ИСТОРИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ РАЗВИТІЯ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ ВЪ РОССІИ СЪ ИХЪ ОСНОВАНІЯ

по 1897 г. включительно.

Выпускъ первый.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Министерства Путей Сообщенія
(Высочайше утвержденнаго Товарищества И. Н. Кушнеревъ и К°), Фонтанка, 117.
1898.

ИСТОРИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ

развитія

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ ВЪ РОССІИ

съ ихъ основанія

по 1897 г. включительно.

Выпускъ первый.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Министерства Путей Сообщенія.
Высочайше утвержденнаго Т-ва И. Н. Кушнеревъ и К°, Фонтанка, 117.
1898.

Печатано по распоряженію Канцеляріи Министра Путей Сообщенія.

СОДЕРЖАНІЕ.

ГЛАВА I.

Краткій историческій очеркъ начала и распространенія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи по 1897 годъ включительно.

Предисловіе.

Найденное въ началѣ второй четверти текущаго столѣтія удачное примѣненіе къ подвижнымъ паровымъ машинамъ предшествовавшихъ изобрѣтеній по части паровыхъ котловъ, въ связи съ успѣхами металлургіи, достигнутыми предъ тѣмъ въ прокаткѣ желѣзныхъ рельсовъ и съ доказанностью, что для сцѣпленія между ведущими колесами и рельсами можетъ быть достаточно простаго тренія, обнаружили при первыхъ же опытахъ возможность передвиженія большихъ тяжестей съ невѣдомою до того времени скоростью,—возможность, которая, при всей своей наглядности, была встрѣчена однако недовѣріемъ со стороны большинства какъ публики, такъ и общественныхъ дѣятелей.

Находились, впрочемъ, лица, которыя готовы были признать за паровознымъ желѣзнодорожнымъ движеніемъ нѣкоторое значеніе, но только по отношенію къ перевозкѣ пассажировъ и при томъ въ размѣрѣ весьма ограниченномъ.

Быстро слѣдовавшія затѣмъ усовершенствованія въ устройствѣ паровозовъ и результаты дальнѣйшаго ихъ примѣненія вскорѣ однако поколебали это недовѣріе, которое замѣнилось оппозиціею. Большинство государственныхъ дѣятелей того времени усмотрѣли въ желѣзныхъ дорогахъ нѣчто революціонное, могущее не только подорвать народное благосостояніе нарушеніемъ существующаго порядка распредѣленія труда и упраздненіемъ нѣкоторыхъ отраслей заработка, но и поколебать основы государственной независимости. Такого рода сужденія были не рѣдкостью и въ литературѣ того времени.

Не легко приходилось бороться съ этими взглядами тѣмъ немногимъ, которые, по своей проницательности, сразу предугадали великое полезное значеніе желѣзныхъ дорогъ.

Когда же, наконецъ, стало проясняться, что желѣзнымъ дорогамъ суждено произвести громадный всесвѣтный переворотъ во внутреннихъ и внѣшнихъ сношеніяхъ народовъ, дать небывалый толчекъ развитію промышленности и торговли и сдѣлаться однимъ изъ важнѣйшихъ орудій государственной обороны, когда стало ясно, что

распространеніе желѣзныхъ дорогъ не только неудержимо, но обязательно необходимо для каждой страны, желающей не отстать отъ другихъ въ своемъ торговомъ, промышленномъ, умственномъ и политическомъ развитіи, то среди руководящихъ сферъ обнаружилось полное недоумѣніе.

Строить желѣзныя дороги было необходимо, но для этого требовались затраты, къ какимъ, по ихъ значительности, болѣе или менѣе не были приспособлены ни государственныя средства каждой страны, ни кредитъ, ни частная предпріимчивость. Внутренніе или внѣшніе займы для данной цѣли со стороны самихъ правительствъ оказывались не рѣдко невозможными, частные же капиталы съ трудомъ шли на это новое дѣло при недоказанной обезпеченности его доходности и преувеличенномъ понятіи о размѣрѣ вызываемыхъ имъ расходовъ. Желѣзнодорожная техника и промышленность находились въ зародышѣ, понятія о цѣнности желѣзныхъ дорогъ были весьма смутны и требовалось не мало времени, чтобы практика выработала нѣкоторыя нормы для взаимныхъ отношеній и обязательствъ между правительствами и предпринимателями. При такихъ условіяхъ приходилось создавать частную предпріимчивость, предоставляя такія льготы и рѣшаясь на такія пожертвованія со стороны правительствъ, которыя, будучи тогда вполнѣ оправдываемы положеніемъ дѣлъ, не могутъ, съ точки зрѣнія настоящаго времени, не представляться необычайными.

Всѣ эти обстоятельства, сопровождавшія основаніе и первоначальное развитіе желѣзныхъ дорогъ, имѣютъ болѣе или менѣе всесвѣтный характеръ; они не могли быть чужды и нашему отечеству.

Вообще правильное сужденіе объ условіяхъ, при которыхъ зарождалась и развивалась, особенно въ началѣ, русская желѣзнодорожная сѣть, и о желѣзнодорожной политикѣ, которой при этомъ держалось въ разное время наше правительство, возможно лишь при взглядѣ на дѣло съ точки зрѣнія данной эпохи и при сопоставленіи съ тѣмъ, что, при сходныхъ условіяхъ, въ свое время происходило въ другихъ странахъ; а потому, излагая историческій ходъ основанія и распространенія нашей желѣзнодорожной сѣти, мы почли необходимымъ предпослать хотя краткія свѣдѣнія о происхожденіи желѣзныхъ дорогъ вообще и о ихъ распространеніи въ другихъ странахъ въ періоды, предшествовавшій и современный сооруженію первыхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ

Происхожденіе желѣзныхъ дорогъ вообще и ихъ распространеніе въ другихъ странахъ въ періоды, предшествовавшій и современный сооруженію первыхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи.

Желѣзныя дороги, въ буквальномъ ихъ значеніи состоящія изъ двухъ на опредѣленномъ взаимномъ разстояніи укрѣпленныхъ желѣзныхъ полосъ, по которымъ могутъ катиться колеса повозокъ, представляютъ собой усовершенствованный типъ колейныхъ дорогъ, практиковавшихся еще съ древнихъ временъ въ видѣ разнаго рода гладкихъ полосъ для облегченія перекатыванія по нимъ тяжестей, какъ, напримѣръ, устраиваемые еще индійцами и египтянами каменные желоба и появившіяся въ XVI столѣтіи въ Тиролѣ и въ XVII столѣтіи въ Англіи колеи деревянныя въ видѣ двухъ продольныхъ лежней, скрѣпленныхъ поперечными брусьями.

Впослѣдствіи, а именно въ 1767 году, для приданія плоскостямъ катанія большей твердости, англичанинъ *Reynold* предложилъ перекрывать продольные лежни вогнутыми чугунными полосами, а англичанинъ *Curr* въ 1770 году добавилъ къ симъ послѣднимъ, для удержанія колесъ, закраины. Полосы или рельсы этого типа были укладываемы сначала на продольныхъ лежняхъ, а потомъ на отдѣльныхъ каменныхъ опорахъ или непосредственно на поперечинахъ, какъ, напримѣръ, при Шеффильдскихъ копяхъ, гдѣ, кстати замѣтить, была случайно принята колея въ 1,435 метра, сохранившаяся въ видѣ нормальной на большинствѣ желѣзныхъ дорогъ и по настоящее время.

Въ 1799 году *Benjamin Outram* примѣнилъ впервые въ Дербиширскихъ рудникахъ выпуклую форму рельсовъ и далъ тѣмъ толчекъ къ введенію дальнѣйшаго усиленія ихъ профиля.

Если однако дороги съ подобными чугунными рельсами и обладали значительными преимуществами предъ колейными первоначальными, тѣмъ не менѣе онѣ не представлялись достаточно прочными и могли быть эксплоатируемы только при малыхъ скоростяхъ, а потому примѣнялись лишь на короткихъ разстояніяхъ, преимущественно на заводахъ, въ рудникахъ, для вывозки лѣсныхъ и каменныхъ матеріаловъ и т. п. Естественно возникло стремленіе замѣнить ихъ желѣзными, но послѣ неудавшихся попытокъ *Nixon*

еще въ 1805 г., лишь въ 1820 году англичанину *Джону Беркиншоу (John Berkinshow)* въ Бедлингтонѣ удалось прокатать длинные желѣзные рельсы, при чемъ онъ придалъ имъ профиль балокъ длиной 4,5 метра и укрѣпилъ на поперечинахъ въ чугунныхъ подушкахъ.

Къ этому времени слѣдуетъ такимъ образомъ отнести начало желѣзныхъ дорогъ въ буквальномъ ихъ значенiи.

Результаты, достигнутые Джономъ Беркиншоу, настолько увеличили прочность колейныхъ дорогъ, что дали возможность перевозить по нимъ еще большiя тяжести съ увеличенною скоростью, тѣмъ не менѣе передвиженiе не много выиграло бы въ скорости, если бы производилось по прежнему людьми и лошадьми и если бы параллельно съ улучшенiями пути, послѣдовательно вводимыми разными лицами, не были почти около того же времени достигнуты удовлетворительные результаты изслѣдованiя способовъ примѣненiя паровой тяги.

Еще въ началѣ текущаго столѣтiя американецъ *Olivier Evans* и англичане *Trevithick* и *Vivian* изыскивали способы устройства, сначала паровыхъ повозокъ для простыхъ дорогъ, а затѣмъ подвижныхъ паровыхъ машинъ для колейныхъ дорогъ съ цѣлью замѣны ими живыхъ двигателей.

Въ 1804 году для колейной дороги *Merthyr-Tiedvill* въ Южномъ Валисѣ была устроена и испытана въ дѣйствiи машина, которая была въ состоянiи двигать грузъ въ 10 тоннъ со скоростью 5 англiйскихъ миль. Дальнѣйшее же распространенiе подобной паровой силы, однако, прiостановилось, встрѣтивъ препятствiе въ опасенiи невозможности передвигать такимъ образомъ тяжести по гладкимъ рельсамъ на подъемахъ, и всѣ старанiя направились къ изысканiю приспособленiй для увеличенiя сцѣпленiя между ведущими колесами и рельсами. Самъ *Trevithick* дополнилъ рельсы особыми деревянными полосами, за которыя захватывали бы выступы колесъ.

Въ 1811 году *Blenkinskop* съ той же цѣлью добавилъ къ одному изъ рельсовъ зубчатую полосу.

Въ 1812 году братья *Chapmann* проложили по срединѣ дорожной колеи цѣпь, а *Brunton* расположилъ съ обѣихъ сторонъ машины особые стержни, которые, вращаясь при движенiи, упирались въ землю.

Наконецъ въ 1813 году *Blakett* и *Hendley* на дорогѣ Wylem-Lemmington нашли доказательство достаточности простого тренiя для сцѣпленiя колесъ съ рельсами въ зависимости отъ величины давящаго груза.

Въ то же время простой кочегаръ, англичанинъ *George Stephenson* въ Killingworth'ѣ, возъимѣвъ мысль посвятить себя изобрѣтенiю практически удобнаго паровоза-вагона, придумалъ усилить тягу въ топкѣ паровоза добавленiемъ паровыпускной трубки и достигъ того результата, что въ первый

разъ 25 іюля 1814 года паровозъ могъ по Киллингвортскому рабочему пути около Ньюкастля вести 8 груженыхъ угольныхъ вагоновъ, вѣсомъ около 30 тоннъ, со скоростью 4 англ. миль въ часъ. Передача силы въ означенномъ паровозѣ производилась помощью зубчатаго зацѣпленія, отчего въ нѣкоторыхъ точкахъ хода поршня происходили удары. Для избѣжанія послѣднихъ *Stephenson* и *Dood* взяли въ 1815 году патентъ на устройство,



Рис. 1. — Георгъ Стефенсонъ.

при которомъ зубчатое колесо было совершенно устранено и дѣйствіе на ведущія колеса передавалось непосредственно дышломъ, придуманнымъ еще въ 1778 году *Watt*'омъ.

Въ 1819 году на упомянутой дорогѣ было уже въ ходу 5 такимъ же образомъ оборудованныхъ паровозовъ, называвшихся тогда желѣзными лошадьми и способность ихъ оказывалась настолько убѣдительною, что Стефенсонъ предложилъ ихъ къ употребленію для строившейся тогда колейной дороги, протяженіемъ 40,2 километра, между Дарлингтономъ и Стоктономъ. Собственникъ этой дороги *Edouard Pease* принялъ предложеніе и хотя парламентскимъ актомъ 1821 года она была разрѣшена къ постройкѣ для общаго

пользованія при конной тягѣ, но по настойчивому ходатайству Стефенсона, состоявшаго тогда уже инженеромъ означенной дороги, новымъ актомъ 1823 года разрѣшено было примѣнить и паровую тягу, а равно допущено пассажирское движеніе, такъ что въ день ея открытія, 27 сентября 1825 года, паровозъ «Experiment», построенный первымъ для нея въ Ньюкастлѣ на заводѣ сына Стефенсона Роберта и К°, провелъ со скоростью отъ 19 до 24 километровъ въ часъ поѣздъ вѣсомъ 90 тоннъ, въ составѣ 34 вагоновъ, изъ которыхъ 6 были гружены углемъ, а остальные вмѣщали свыше 400 человѣкъ пассажировъ. Этимъ впервые и превыше всякихъ ожиданій, послѣ того, какъ въ Англіи уже существовало 29 конножелѣзныхъ дорогъ, общимъ протяженіемъ свыше 256 километровъ, былъ рѣшенъ вопросъ о примѣнимости пара, какъ движущей силы на желѣзныхъ дорогахъ.

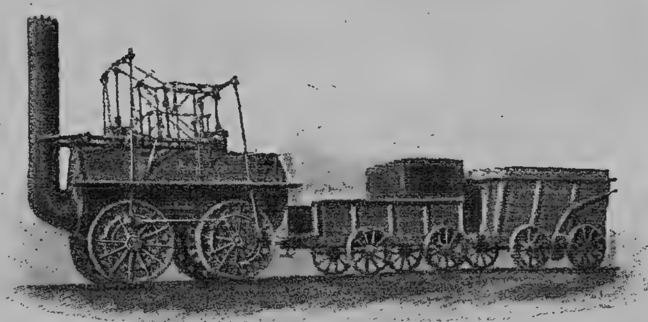


Рис. 2.—Паровозъ „Experiment“ 1825 года.

Благодаря паровому двигателю, движеніе по дорогѣ Darlington-Stockton стало развиваться такъ сильно, что примѣненіе такого же движенія было проектировано вслѣдъ за симъ на предположенной тогда желѣзной дорогѣ между столь важными пунктами, какъ Ливерпуль и Манчестеръ. Ходатайство о концессіи на дорогу *Liverpool-Manchester*, протяженіемъ 45 километровъ, съ паровозною тягою было однако въ 1825 году отклонено парламентомъ и уважено лишь въ 1826 году по новому ходатайству большинствомъ лишь 47 голосовъ противъ 41 и то съ постановкою многихъ условій, исходившихъ изъ принципа, что желѣзная дорога есть свободный путь, по которому, какъ по улицѣ или по каналу, можетъ возить каждый, со внесеніемъ лишь опредѣленной платы, устанавливаемой ежегодно въ зависимости отъ выручаемаго дивиденда и съ обязательствомъ соблюденія разныхъ техническихъ условій. На изготовленіе паровозовъ для этой дороги былъ назначенъ конкурсъ, которымъ требовалось, чтобы паровозъ былъ въ состояніи везти грузъ, въ 3 раза превосходящій его вѣсъ, со скоростью 10 англ. миль въ часъ. Изъ числа 5 паровозовъ, представленныхъ на этотъ конкурсъ 6 октября 1829 года, побѣ-

дителемъ оказался паровозъ фирмы Стефенсонъ «Rocket» послѣ того, какъ, будучи усовершенствованъ примѣненіемъ изобрѣтеннаго французомъ *Séguin* трубчатаго котла и изобрѣтеннымъ *Pelletan* попеременнымъ выпускомъ мятаго пара, провелъ, при собственномъ вѣсѣ $4^1/_2$ тонны и вѣсѣ тендера въ 3 тонны, вагонъ съ 30 пассажирами со скоростью отъ 40 до 48 килом. въ часъ и потомъ 2 груженыхъ вагона, вѣсомъ свыше 9 тоннъ, со скоростью 38 килом. на пространствѣ 112 километровъ въ одинъ конецъ и столько же обратно. Стефенсонъ этимъ однако не удовольствовался и вновь построенный имъ паровозъ «Planet», сдѣлавшійся прототипомъ дальнѣйшихъ англійскихъ паровозовъ, доказалъ возможность еще большей скорости.

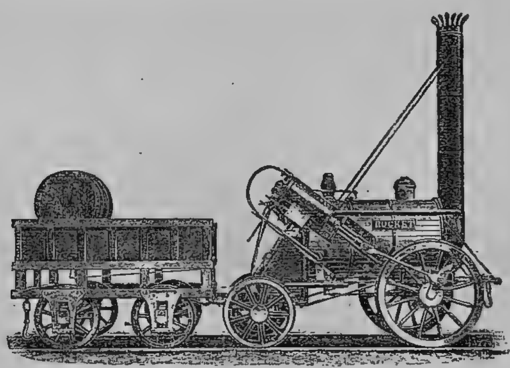


Рис. 3. — Паровозъ „Rocket“ 1829 года.

Открытіе дороги изъ Ливерпуля въ Манчестеръ послѣдовало 17 сентября 1830 года, при чемъ пассажирской поѣздъ превысилъ скорость 15 миль.

Въ результатѣ успѣховъ Георга Стефенсона и его сына Роберта, а равно благодаря трудамъ многихъ другихъ лицъ, какъ то: *Braithevaite* и *Erikson* въ Лондонѣ, *Timothy Hackworth* въ Шильдонѣ, *Burstall*, оказавшихся, при всѣхъ своихъ талантахъ, менѣе счастливыми, примѣненіе паровыхъ двигателей на желѣзныхъ дорогахъ стало быстро распространяться, и вмѣстѣ съ тѣмъ видоизмѣнилось самое значеніе желѣзныхъ дорогъ, причемъ подъ этимъ терминомъ (по-англійски *railways*) стали исключительно признавать рельсовыя дороги съ механическими двигателями.

Въ этомъ нынѣ общепринятомъ значеніи нами будутъ понимаемы и желѣзныя дороги, составляющія предметъ настоящаго очерка.

Въ 1833 году состоялся парламентскій актъ о постройкѣ дороги изъ Ливерпуля въ Бирмингамъ, ходатайство о которой было заявлено еще въ 1825 году, и о постройкѣ дороги изъ Лондона въ Бирмингамъ, общимъ протяженіемъ 308 километровъ.

За ними послѣдовали акты въ 1834 году о постройкѣ дороги изъ Лондона въ Саутгамптонъ около 120 километровъ и въ 1835 году—изъ Лондона въ Бристоль, около 180 километровъ.

Условія этихъ актовъ были большею частью тождественны съ установленными для Ливерпуль-Манчестерской дороги и отличались, главнымъ образомъ, устраненіемъ ограниченія дивиденда и большей регламентаціей пассажирскаго движенія.

Въ 1836 году начался спекулятивный періодъ съ множествомъ ходатайствъ о концессіяхъ, изъ числа которыхъ были утверждены 25 на капиталъ 21 мил. фунтовъ стерлинговъ, а въ 1837 году 3 концессіи на капиталъ свыше 6 мил.

Обращеніе столь крупныхъ капиталовъ на дѣло еще недоказанной благонадежности и замѣшавшаяся спекуляція вызвали кризисъ, продолжавшійся до 1844 года, такъ что въ 1838 году были внесены въ парламентъ ходатайства о концессіяхъ только на 2 дороги, въ 1839 году на одну, а въ 1840 году не испрашивалось ни одной концессіи.

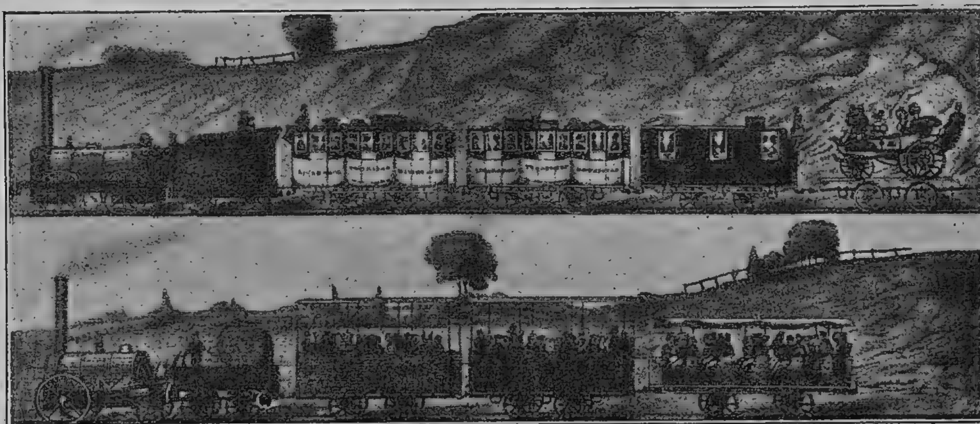


Рис. 4. — Видъ пассажирскихъ поѣздовъ желѣзной дороги между Ливерпулемъ и Манчестеромъ въ первые года ея эксплоатаціи.

Довѣріе вернулось лишь когда первоначально построенныя желѣзныя дороги дали крупный дивидендъ—отъ 10 до 15%, и въ 1844 году было представлено уже 66 концессій.

Что касается Ирландіи, то въ 1836 году особая королевская коммисія, образованная для соображенія системы постройки желѣзныхъ дорогъ, высказалась въ пользу взятія въ однѣ руки постройки двухъ предположенныхъ желѣзнодорожныхъ сѣтей, Сѣверной и Южной, и осуществленія таковой казенными средствами или выдачею субсидій частнымъ обществамъ.

Соотвѣтственно сему правительство вносило въ парламентъ представленіе

о постройкѣ казною южной линіи изъ Дублина въ Коркъ на средства $3^1/_2$% займа съ $1^1/_2$% погашеніемъ, но способъ этотъ не былъ принятъ и обратились къ концессіонному, причемъ вскорѣ же пришлось выдавать значительныя субсидіи или дать значительныя гарантіи.

Вообще желѣзнодорожная система въ Ирландіи оказалась крайне неудачною; сѣть оказалась состоящею изъ мелкихъ линій, взаимно надлежащимъ образомъ не связанныхъ и въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже бездоходныхъ.

Стоимость Великобританскихъ желѣзныхъ дорогъ *на километръ*, по мѣрѣ возрастанія протяженія сѣти, выражается слѣдующими цифрами въ фунтахъ стерлинговъ:

Въ 1825 году—1.585; въ 1830 г.—5.508; въ 1835 г.—11.981; въ 1840 г.—17.926; въ 1850 г.—22.254; въ 1863 году стоимость упала до 20.388, но съ того времени постоянно возрастала и въ 1890 году уже достигла 27.788.

Таково было положеніе желѣзнодорожнаго вопроса въ Великобританіи до возникновенія первыхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Что касается другихъ странъ, то желѣзнодорожное дѣло развивалось въ нихъ за тотъ же періодъ весьма разнообразно, причемъ вездѣ главный толчекъ былъ данъ примѣромъ Англіи.

Въ Америкѣ, а именно въ Сѣверо-Американскихъ Штатахъ, вслѣдствіе значительныхъ разстояній и пустынныхъ пространствъ, улучшеніе водяныхъ сообщеній долго обращало на себя преимущественное вниманіе.

Первая желѣзноконная дорога была выстроена около 1820 года, длиною 5 килом., для вывоза камня изъ каменоломенъ около Quincy. Въ 1828 году инженеръ Вильсонъ началъ дорогу изъ Филадельфіи въ Колумбію и инженеръ Кнейтъ — отъ Бальтимора въ Огіо, обѣ для конной тяги. Что касается паровой тяги, то послѣ неудачныхъ попытокъ Еванса и въ 1825 году Джона Стивенса устроить паровозъ для грунтовыхъ дорогъ, она начала прививаться только послѣ 1829 года, когда нѣсколько паровозовъ были пріобрѣтены въ Англіи.

Первые американскіе паровозы были построены въ 1829—1830 годахъ фирмой *Davis* и *Gartner* въ Іоркѣ (Пенсильванія) для дороги Бальтимора—Огіо съ вертикальными трубчатыми котлами и служили нѣсколько лѣтъ. Въ концѣ 1831 года *Horatio Allen* построилъ паровозъ подъ названіемъ «*South Carolina*» для дороги этого имени. Паровозъ этотъ замѣчателенъ тѣмъ, что представляетъ собой прототипъ паровозовъ позднѣйшей системы Ферли, хотя только восьмиколесный.

Около 1832 года появляется для Гудзонской дороги паровозъ «*American № 1*», построенный по чертежамъ *John B. Jervis*, съ четырехколесной

впереди телѣжкой, введеніе которой приписывается Вилліаму Норрису, уже быстроходный, и съ 1834 года паровозы этого типа начинаютъ строиться на заводѣ *Baldwin*. Типъ этотъ, какъ извѣстно, сохраненъ въ Америкѣ и по настоящее время, разумѣется, лишь съ дальнѣйшимъ его усовершенствованіемъ.

Предпріимчивые американцы не замедлили познать будущность паровозныхъ желѣзныхъ дорогъ и дальнѣйшая постройка стала быстро распространяться. Къ концу 1830 года ихъ было 64,4 кил.; 1831 г.—222,18; 1832—531,30; 1835—1.283,17; 1850—13.799,31 килом.

Система постройки желѣзныхъ дорогъ чисто частная. Въ этомъ отношеніи предоставляется почти полная свобода частнымъ обществамъ, число которыхъ доходитъ до 1.500. Правительство, особенно въ началѣ, находилось, однако, вынужденнымъ помогать обществамъ или покупкой акцій, или дарованіемъ гарантіи, или, что всего чаще, уступкою свободныхъ земель.

Стоимость 241.359,93 кил. желѣзныхъ дорогъ къ концу 1887 года составляла свыше 8 милліардовъ долларовъ или до 37.000 долларовъ килом.

Въ Бельгіи въ 1830 году землевладѣльцы и промышленники Льежа возбудили вопросъ о замѣнѣ существовавшей дороги между рѣками Еско и Рейномъ желѣзною. Для изученія желѣзнодорожнаго дѣла были посланы въ Англію инженеры *Simons* и *Ridders*, которые, возвратясь, выступили въ февралѣ 1832 года съ проектомъ дороги между Антверпеномъ и Кельномъ. Вслѣдствіе этого, съ согласія короля, въ мартѣ того же года Министръ Внутреннихъ Дѣлъ внесъ въ Палату представленіе о постройкѣ желѣзной дороги между Антверпеномъ и Льежемъ, но разрѣшенія не послѣдовало.

Въ 1833 году, по настоянію Комиссіи Торговли и Ремеслъ, вопросъ о проектѣ упомянутыхъ двухъ инженеровъ былъ снова двинутъ впередъ, а въ Палату представителей былъ внесенъ проектъ дороги изъ Мехельна по направленію къ Вервье съ вѣтвями къ Брюсселю, Антверпену и Остенде. Обсужденіе этого проекта, начатое Палатой 11 марта 1834 года, заняло 17 засѣданій и окончилось 28 марта утвержденіемъ большинствомъ 56 голосовъ противъ 28, а въ Сенатѣ 30 апрѣля большинствомъ 32 противъ 8, послѣ чего 1 мая былъ утвержденъ королемъ скрѣпленный министромъ *Charles Rogier* первый законъ о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Бельгіи.

5 мая 1835 г. часть этой сѣти между Брюсселемъ и Мехельномъ, протяженіемъ 21 километръ, была открыта для движенія.

Закономъ 26 мая 1837 г. сѣть эта была увеличена разрѣшеніемъ линій отъ Гента чрезъ Куртре къ французской границѣ съ боковыми вѣтвями къ Намюру, Лимбургу и Люксембургу. Въ маѣ 1840 года было открыто для движенія 323½ километра.

Около того же времени правительство сочло лучшимъ прибѣгнуть къ частной предпріимчивости и 16 ноября 1840 года была утверждена первая концессія на дорогу (узкоколейную) изъ Антверпена въ Гентъ.

Въ какой мѣрѣ быстро стало развиваться тогда дѣло, можно судить изъ того, что въ 1850 году число выданныхъ концессій достигло уже 14, а въ 1859 году—23.

Во Франціи первая желѣзная дорога была построена между *St. Etienne* и *Andrezieux*, протяженіемъ 23 километра, для перевозки угля, по концессіи отъ 26 февраля 1823 года и открыта 1 октября 1828 года.

За ней слѣдовали концессіонированныя въ 1826 году между *St. Etienne* и *Lyon*, въ 1828 году между *Andrezieux* и *Roanne*, въ 1830 году отъ *Epinac* къ Бургундскому каналу, въ 1831 г. между *Toulouse* и *Montauban*.

Всѣ онѣ предназначались для грузовой перевозки, преимущественно съ цѣлью связать водяныя сообщенія, были разрѣшены безсрочно, на акціонерный капиталъ, безъ помощи казны и почти безъ вмѣшательства правительства; вездѣ имѣлась въ виду эксплоатація лишь конной тягою.

Когда, однако, въ іюлѣ 1832 г. на линіи *St. Etienne—Lyon*, протяженіемъ 58 килом., произвольно допустили пассажирское движеніе и, пріобрѣтя изъ Англіи отъ Стефенсона 2 паровоза, замѣнили конную тягу паровозами, правительство сознало важное значеніе такого вида желѣзныхъ дорогъ и установило разрѣшать впредь ихъ постройку лишь законодательнымъ путемъ, въ каковомъ смыслѣ и былъ изданъ законъ 7 іюля 1833 года.

Въ томъ же 1833 году по представленію Тьера, бывшаго тогда Министромъ торговли и публичныхъ работъ, правительство отпустило 500 тысячъ франковъ на изысканія по желѣзнымъ дорогамъ и составленіе разсчетовъ стоимости, надѣясь этимъ облегчить привлеченіе предпринимателей, но когда въ 1835 году былъ возбужденъ вопросъ объ оказаніи поддержки концессіонерамъ главныхъ линій покупкою акцій, въ ходатайствѣ было отказано.

Первая срочная концессія была выдана въ 1835 году на 99 лѣтъ для дороги изъ Парижа въ *St. Germain*, протяженіемъ въ 19 кил.

Послѣ выдачи нѣсколькихъ дальнѣйшихъ такихъ же мелкихъ концессій въ 1837 году былъ возбужденъ вопросъ о постройкѣ нѣсколькихъ большихъ линій казною или частными обществами, какъ то: отъ Парижа къ Бельгійской границѣ, Парижъ-Туръ, Парижъ-Руанъ-Гавръ и Ліонъ-Марсель, но мнѣнія въ Палатѣ относительно выбора способа постройки разошлись и споры окончились лишь въ 1838 году паденіемъ Министерства, послѣ чего въ томъ же году на нѣкоторыя изъ этихъ линій были выданы концессіи прежнимъ порядкомъ.

Уже въ 1839 году послѣдовалъ кризисъ, выразившійся тѣмъ, что, изъ

опасенія несостоятельности, одни изъ концессіонеровъ ходатайствовали о разрѣшеніи ограничить постройку лишь нѣкоторыми участками, другіе же вовсе отказывались. Такое положеніе вынудило Правительство предоставить разныя облегченія и дать субсидіи.

Къ концу 1841 года было построено всего 648 километровъ и выдано концессій 14 обществамъ на 880, израсходовано же было 179 милл. франковъ, изъ коихъ 3,23 мил. казною.

Закономъ 11 іюня 1842 года Правительство постановило строить полотно и верхнее строеніе главныхъ большихъ линій казною при участіи Департаментовъ и общинъ и передавать затѣмъ ихъ эксплоатацію въ аренду частнымъ обществамъ, которыя должны были сами пріобрѣтать подвижной составъ, съ тѣмъ, что по окончаніи срока аренды, въ случаѣ передачи послѣдней другому обществу или пріема дороги въ казну, стоимость затратъ на первоначальное устройство возмѣщается прежнему арендатору. Примѣненіе этого закона требовало расходовъ казны около 400 милл. франковъ или по 150 тысячъ франковъ на километръ и со стороны обществъ около 125 тысячъ франковъ на километръ, причемъ періодъ постройки былъ разсроченъ на 10 лѣтъ и нѣкоторымъ обществамъ даны еще субсидіи.

Къ 1847 году было построено всего 1.921 километръ, всего же было выдано концессій на 4.133 километра.

Дѣло, однако, еще далеко не наладилось и вслѣдствіе финансоваго кризиса 1847 года и революціи 1848 года постройка желѣзныхъ дорогъ совершенно прекратилась, что вынудило Правительство принять ихъ за счетъ Обществъ въ свои руки, послѣ чего до 1851 года никакихъ новыхъ концессій не выдавалось.

Въ 1852 году, съ установленіемъ второй имперіи, началась политика слiянія мелкихъ обществъ, такъ что въ 1859 году изъ 33 бывшихъ обществъ образовалось только 6, которыя и остаются по настоящее время. Хотя послѣ этого дороги и стали быстро развиваться, но, когда вскорѣ, вслѣдствіе торговаго кризиса, облигаціи, на которыя желали строить, совершенно пали въ цѣнѣ, Правительству пришлось снова прійти на помощь, каковая и выразилась особой конвенціей съ означенными обществами, подраздѣлившей дороги на двѣ категоріи—*старой и новой* сѣти и предоставившей тѣмъ и другимъ разнаго вида гарантіи.

Въ какой мѣрѣ постройка дорогъ въ то время все болѣе и болѣе переходила въ руки частныхъ обществъ, видно изъ слѣдующихъ цифръ:

Всего было построено во Франціи километровъ:

	Въ 1830 г.	Въ 1835 г.	Въ 1840 г.	Въ 1845 г.	Въ 1850 г.	Въ 1855 г.	Въ 1860 г.
Жел. дорогъ общаго пользованія.	38	149	435	883	3.010	5.535	9.439
Въ томъ числѣ частными обществами	—	—	31	295	1.114	4.563	9.195

Стоимость ихъ выражалась:

	Франковъ. Всего.	На километръ.
въ 1830 году	6.493.000	170.868
» 1840 »	145.978.000	335.582
» 1845 »	509.248.000	576.725
» 1850 »	1.363.049.000	452.840
» 1855 »	2.686.313.000	485.332
» 1860 »	4.725.519.000	500.638.

Наконецъ,

въ 1889 »	14.050.083.407	423.183,

не принимая въ разсчетъ мѣстныхъ дорогъ, постройка которыхъ, начатая позднѣе 60-хъ годовъ, обошлась на километръ отъ 155.961 до 115.349 франковъ и сѣти дорогъ въ Алжирѣ и Тунисѣ, обошедшихся отъ 295.338 до 197.319 франковъ. Въ сложности же капиталъ, употребленный на желѣзныя дороги, составлялъ въ 1889 году 14.981.463.663 франка.

Въ Италіи въ нынѣшнихъ ея предѣлахъ первымъ былъ построенъ 4 октября 1839 года участокъ въ 8 километровъ изъ Неаполя въ Портичи составлявшій часть линіи изъ Неаполя въ Nocera съ развѣтвленіями въ Salerno, Avellino и другіе города, на которую концессія была выдана *Armand Bayard* 19 іюня 1836 года.

Затѣмъ при управленіи Бурбоновъ было предпринято строить казною дорогу изъ Неаполя въ Казерту, съ продолженіемъ въ Капую. Первая часть ея была открыта 20 декабря 1843 года, послѣдняя 26 мая 1844 г.

Послѣ постройки еще нѣсколькихъ линій средствами казны Правительство предпочло снова обратиться въ 1855 году къ концессіонной системѣ.

Въ Тосканской провинціи первымъ былъ открытъ въ 1844 году участокъ изъ Ливорно въ Пизу, какъ часть линіи Ливорно—Флоренція, концессіонированной въ 1838 году; дальнѣйшія концессіи начались съ 1841 года.

Въ предѣлахъ прежняго Сардинскаго королевства вопросъ о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ былъ возбужденъ лишь въ 1840 году; первая же концессія дана въ 1850 г.

Въ прежней Римской Области первая концессія была дана въ 1856 году на линію изъ Рима въ Чивитавекію, открытую въ 1859 году.

Въ части Ломбардіи, принадлежавшей Австріи, въ 1837 году было уже основано Ломбардо-Венеціанское желѣзнодорожное общество Фердинанда для постройки дороги между Миланомъ и Венеціею. Вслѣдствіе денежныхъ затрудненій, дорога эта строилась частями, обществомъ и казною, и была окончена только въ 1851 году.

Въ Нидерландскомъ королевствѣ, не смотря на возникшіе еще въ началѣ 1830 года голоса въ пользу желѣзныхъ дорогъ, введеніе ихъ задерживалось опасеніемъ слабости грунта и слишкомъ высокой цѣнности вслѣдствіе множества мостовъ для пересѣченія водяныхъ путей. Король Вильгельмъ I, большой сторонникъ желѣзныхъ дорогъ, возымѣлъ въ 1832 году мысль связать такою дорогою Амстердамъ съ Кельномъ чрезъ Амерсфортъ и поручилъ составленіе проекта директору водяныхъ сооруженій Гудріану, но проектъ этотъ, будучи готовъ въ 1833 г., оставался безъ движенія за неимѣніемъ въ виду средствъ для его осуществленія. Въ 1836 году Королевскимъ распоряженіемъ была учреждена, подъ предсѣдательствомъ Государственнаго Министра Фалка, изъ высшихъ правительственныхъ лицъ и представителей торговли, при участіи Гудріана, Комиссія, которая на предложенные для ея обсужденія вопросы: желательно ли введеніе желѣзныхъ дорогъ, если желательно —то какія линіи должны быть поставлены на первую очередь, слѣдуетъ ли и въ какой мѣрѣ Правительству покровительствовать постройкѣ желѣзныхъ дорогъ и заслуживаетъ ли преимущество постройка казною,—отвѣтила утвердительно и заявила, что замедленіе въ пользованіи новымъ способомъ передвиженія было бы несовмѣстимо съ народной гордостью и противорѣчило бы интересамъ промышленности. При этомъ, изъ опасенія конкуренціи уже частью оконченной Бельгійской линіи изъ Антверпена по направленію къ Рейнской провинціи, Комиссія рекомендовала на первую очередь линію отъ Амстердама чрезъ Амерсфортъ въ Арнгеймъ съ продолженіемъ далѣе къ границѣ, и нѣсколько еще другихъ линій для дальнѣйшихъ очередей, находя, что хотя привлеченіе частныхъ капиталовъ путемъ выдачи концессій и желательно, но что въ то время, при неимѣніи въ виду такихъ капиталовъ, надо строить на средства казны.

Въ іюнѣ 1836 года была дана первая концессія на дорогу изъ Амстердама въ Гарлемъ предпринимателямъ *Serrurier*; *Chevalier* и *Brade*, на 33 года, но уже въ слѣдующемъ году она перешла къ образованному акціонер-

ному Голландскому желѣзнодорожному обществу, при чемъ подверглась измѣненію въ томъ смыслѣ, что Правительство отказалось отъ права регулировать тарифы въ случаѣ достиженія чистымъ доходомъ болѣе 10%, но взамѣнъ того общество въ такомъ случаѣ обязывалось строить второй путь.

Внесенное затѣмъ въ палату 28 февраля 1838 года ходатайство о кредитѣ на публичныя работы и между прочимъ на постройку дороги изъ Амстердама чрезъ Утрехтъ въ Арнгеймъ съ вѣтвью къ Роттердаму было отклонено 2 апрѣля 1838 года, но уже 30 апрѣля того же года, по распоряженію Короля, былъ на постройку главнаго участка этой линіи рѣшенъ заемъ, гарантію котораго Король принялъ лично на себя. Предпріятіе это было передано Нидерландскому Рейнскому желѣзнодорожному обществу, которое вмѣстѣ съ тѣмъ получило право продолжать линію отъ Арнгейма къ Прусской границѣ съ нѣсколькими вѣтвями, но финансовыя замѣшательства, споры между акціонерами и Правленіемъ общества и несогласія съ Правительствомъ настолько замедлили постройку, что участокъ отъ Амстердама до Утрехта былъ открытъ лишь 18 декабря 1843 г., а остальные открывались постепенно до 30 іюля 1855 года.

Между тѣмъ уже съ 1846 года Правительство склонилось къ привлеченію частной предпріимчивости для постройки желѣзныхъ дорогъ и дало концессію на линію отъ Маастрихта къ Прусской границѣ по направленію къ Ахену и нѣсколько другихъ. Засимъ сѣть дорогъ продолжала медленно возрастать, оставаясь до 1863 г. исключительно въ рукахъ частныхъ обществъ. Всего километровъ открытыхъ желѣзныхъ дорогъ было: въ 1839 г.— 16,87, въ 1842 г. — 50,65, въ 1843 г. — 101,37, въ 1844 г. — 112,42, въ 1845 г.—158,30, въ 1847 г.—181,66, въ 1853 г.—209,59 и т. д. и въ 1863 г. — 486,51, изъ коихъ 60,70 казенныхъ. Послѣдняя цифра и до послѣдняго времени подвергалась постояннымъ колебаніямъ, то возрастая свыше 219, то падая до нуля, и въ настоящее время остается ничтожною.

Въ Германіи полезное значеніе желѣзныхъ дорогъ хотя и въ первоначальномъ ихъ смыслѣ желѣзноколейныхъ, эксплоатируемыхъ конною тягою, уже давно начало сознаваться нѣкоторыми лицами. Такъ, еще въ 1814 году появился проектъ Бадера такой дороги изъ Нюренберга въ Фюрстъ, въ 1822 году—проектъ Гениля изъ Франкфурта на Майнѣ въ Бременъ, въ 1824 году—проектъ Амсберга—изъ Брауншвейга чрезъ Ганноверъ въ Бременъ и Гамбургъ; но апостоломъ желѣзнодорожнаго дѣла явился профессоръ Фридрихъ Листъ, который, возвратясь въ 1832 году изъ Америки, послѣ семилѣтняго тамъ пребыванія, не только возбудилъ вопросъ о постройкѣ желѣзной дороги изъ Лейпцига въ Дрезденъ, но проектировалъ цѣлую сѣть,

исходя отъ Лейпцига, какъ центра тогдашней торговли, къ Данцигу, Торну, Бреславлю, Прагѣ, Хемницу, Цвикау, Мюнхену, Линдау, Базелю, Кельну и Любеку съ узловыми пунктами въ Берлинѣ, Дрезденѣ, Магдебургѣ, Ганноверѣ, Бременѣ и Гамбургѣ. Идеи его встрѣтили, однако, неодобреніе и противодѣйствіе со стороны Правительствъ и коммерсантовъ, сомнѣвавшихся въ доходности желѣзныхъ дорогъ, а первыя, сверхъ того, опасались либеральныхъ и демократическихъ послѣдствій отъ желѣзныхъ дорогъ; къ тому же среди Правительствъ мелкихъ государствъ нынѣшней Германіи существовало въ то время стремленіе оградить свою обособленность. Послѣдствіемъ такихъ понятій вышло то, что лишь въ концѣ 1835 г., послѣ преодолѣнія безчисленныхъ трудностей, была построена первая дорога въ Баваріи изъ Нюренберга въ Фюрстъ, протяженіемъ 6,04 километра.

Свѣдѣнія объ успѣшности желѣзнодорожнаго дѣла въ Англіи вызвали однако скоро образованіе обществъ для собранія нужныхъ капиталовъ, и 24 апрѣля 1837 года въ Саксоніи уже былъ открытъ первый участокъ Лейпциго-Дрезденской дороги отъ Лейпцига до Альтена протяженіемъ 14,10 километровъ.

Въ 1838 году послѣдовало открытіе дальнѣйшаго участка этой дороги длиной 73,82 километра, а также линій изъ Берлина въ Потсдамъ длиной 26,12 километра, изъ Дюссельдорфа въ Эркротъ длиной 8,70 километра и изъ Брауншвейга въ Вольфенбюттель длиной 11,85 километра.

Къ концу 1840 года въ предѣлахъ настоящей Германіи было 580,62 километровъ открытыхъ желѣзныхъ дорогъ, между тѣмъ какъ въ Великобританіи ихъ было уже 2.309 и въ маленькой Бельгіи 325.

Періодъ съ 1840 по 1846 годъ былъ особенно благопріятенъ развитію желѣзно-дорожной Германской сѣти, что преимущественно выразилось съ восшествіемъ на Прусскій престолъ короля Фридриха Вильгельма IV. Въ то время правительство начало сочувственно относиться къ выдачѣ концессій и съ 1843 года стало предоставлять $3^1/_2$% гарантіи. При этомъ ставилось условіемъ, что если чистый доходъ превыситъ 5%, то часть избытка должна обратиться, по усмотрѣнію правительства, или на выдачу новыхъ субсидій, или на погашеніе акцій. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ правительство оставляло часть акцій за собою, съ тѣмъ, что падающія на нихъ по разсчету подати и могущій причитаться дивидендъ должны идти на погашеніе акцій. Въ результатѣ такой политики съ 1843 по 1847 годъ въ Пруссіи образовалось 17 новыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Въ противоположность Пруссіи, желѣзныя дороги въ средне-германскихъ земляхъ развивались тихо.

Такъ, въ *Баденѣ* правительство не могло найти предпринимателя для желанной дороги изъ Мангейма въ Гейдельбергъ протяженіемъ 18,46 килом. и

начало строить ее своими средствами только въ 1838 году, открыта же она была въ 1840 году.

Въ *Виртембергѣ*, послѣ того, какъ образованное для сооруженія желѣзныхъ дорогъ общество распалось, правительство принялось за это въ 1842 г. само. Въ 1843 г. былъ изданъ законъ, которымъ постройка вѣтвей предоставлялась частнымъ обществамъ съ гарантіей $3^1/_2$%; но лишь въ 1863 году явилась первая частная дорога *(Kirchheimer Bahn)* и то безъ гарантіи.

Въ *Баваріи*, подобно Виртембергу, когда распалось общество, образованное для постройки дороги изъ Нюренберга въ Гофъ, правительство рѣшило строить ее своими средствами только въ 1840 году, а затѣмъ въ 1844 г. само же стало строить дорогу изъ Мюнхена въ Аугсбургъ.

Въ *Ганноверѣ* съ самаго начала въ 1841 г. была принята система казенной постройки.

Въ *Саксоніи*, наоборотъ, постройка желѣзныхъ дорогъ была предоставлена частнымъ обществамъ и въ періодъ 1843—1845 годовъ даны были концессіи на нѣсколько дорогъ, причемъ правительство взяло на себя часть акцій, а иногда сверхъ того гарантировало 4%. Въ концѣ 1845 года правительство взялось лишь за постройку дороги отъ Дрездена къ Австрійской границѣ, въ Баденбахѣ, такъ какъ на нее концессіонеровъ не нашлось.

Въ *Гессенѣ* съ 1845 г. правительство примѣнило для постройки дороги Ludwigsbahn смѣшанную систему.

Всего въ Германіи было открываемо километровъ желѣзныхъ дорогъ: въ 1835 году—6,04; въ 1837 году—14,10; въ 1838 году—120,49; въ 1839 году—121,54; въ 1840 году—318,45; въ 1841 году—242,88; въ 1842 году—246,25; въ 1843 году—389,76; въ 1844 году—456,96; въ 1845 году—398,55; въ 1846 году—1153,08; и т. д. свыше послѣдняго числа уже ни въ одинъ годъ болѣе не строилось.

Всего же имѣлось открытыхъ желѣзныхъ дорогъ кил.

	Казенныхъ.	Частныхъ въ казен. эксплоатаціи.	Частныхъ.	Итого.
Въ 1838 году	11,8	—	128,7	140,5
„ 1840 „	46,8	—	502,1	548,9
„ 1845 „	583,6	—	1720,4	2304,0
„ 1850 „	2092,4	501,3	3450,6	6044,3

Послѣ этого сѣть казенныхъ дорогъ стала быстро возрастать и, почти сравнявшись съ частной сѣтью въ 1870 году на цифрѣ тѣхъ и другихъ около 8.000 километровъ, сразу достигла въ 1880 и 1881 годахъ свыше 22.000.

Капиталъ, затраченный на Германскія дороги, составлялъ въ маркахъ:

	Мил. марокъ.	На километръ.
въ 1850 году	956,5	163.000
» 1855 »	1.368	175.000
» 1865 »	2.895	208.000
и достигъ		
въ 1889 году	10.075	252.000

Въ Австріи еще 31 декабря 1807 года Директоръ математическихъ и техническихъ наукъ Пражскаго университета *Franz von Gerstner* вошелъ въ гидротехническое Богемское общество съ проектомъ колейной дороги между рѣками Дунаемъ и Молдавою взамѣнъ предполагавшагося прежде соединительнаго канала, но лишь сыну его, профессору Вѣнскаго Политехническаго Института *Францу Антону* удалось получить 7 сентября 1824 года на 50-ти лѣтній срокъ привиллегію на постройку этой «деревянно-желѣзной» дороги между Маутгаузеномъ и Будвейсомъ—первой на европейскомъ материкѣ.

Постройку ея приняло на себя «Первое Австрійское желѣзнодорожное общество», пріобрѣвшее отъ Герстнера 12 марта 1825 г. эту привиллегію, а въ 1832 году также отъ банкирскихъ домовъ Geymüller, Rothschild u. Stametz привиллегію на постройку дороги отъ Линца на Гмунденъ и разрѣшеніе вести Будвейскую дорогу на Линцъ, вмѣсто Маутгаузена.

Постройкою первой половины Будвейской дороги завѣдывалъ самъ Герстнеръ, остальной частью инженеръ *Schönerer*. Первыя 7 миль открыты для движенія 7 сентября 1827 г., вся же дорога 131 килом. для товарнаго движенія—1 августа 1832 г., а для полнаго—1 апрѣля 1833 г. Продолженіе до Гмундена открыто частью до Wels 1 апрѣля и на всемъ протяженіи 67,9 километра—1 августа 1835 г.

Въ подражаніе Герстнеру графъ *Kaspar Sternberg* и *Eugen Werbna* исходатайствовали себѣ 30 іюля 1827 года привиллегію на постройку такой же дороги между Прагой и Пильзеномъ и основали для этого «Пражское желѣзнодорожное общество», которое построило однако съ 1830 по 1836 годъ лишь 61,6 килом. отъ Праги и продало князю Карлу Фюрстенбергу.

Между тѣмъ, въ виду успѣха, достигнутаго Стефенсономъ своимъ паровозомъ, глава вѣнскаго дома Ротшильдовъ, Соломонъ Мейеръ фонъ-Ротшильдъ, сообразивши будущность паровозныхъ желѣзныхъ дорогъ, отправилъ въ Англію

извѣстнаго ему составителя многихъ проектовъ конныхъ дорогъ профессора Вѣнскаго Политехникума Франца Рипля съ однимъ изъ своихъ служащихъ Леопольдомъ фонъ-Вертгеймштейнъ, бывшимъ впослѣдствіи много лѣтъ директоромъ Сѣверной дороги, для изученія на мѣстѣ тамошнихъ паровозныхъ дорогъ и, по возвращеніи ихъ оттуда, причемъ ими были предложены нѣкоторыя дополненія и улучшенія, рѣшился строить Сѣверную короля Фердинанда дорогу (Kaiser Ferdinands-Nordbahn), обнимавшую собой всѣ разныя дороги, прежде Риплемъ задуманныя.

На постройку ея банкирскій домъ упомянутаго Ротшильда получилъ 4 марта 1836 года 50-ти лѣтнюю концессію и образовалъ особое для нея акціонерное общество, но едва успѣло состояться первое общее собраніе означеннаго общества, какъ уже нѣсколько мѣсяцевъ спустя, вслѣдствіе распространившихся сомнѣній относительно благонадежности паровозныхъ желѣзныхъ дорогъ, пришлось вновь созвать 19 октября 1836 года общее собраніе для обсужденія вопроса—продолжать ли предпріятіе или отъ него отказаться.

Когда однако на собраніи этомъ Ротшильдъ заявилъ, что въ случаѣ принятія послѣдняго рѣшенія, онъ, Ротшильдъ, принимаетъ лично на себя всѣ права и обязанности по означенной концессіи, то собраніе, убѣдясь такой рѣшимостью Ротшильда въ благонадежности предпріятія, рѣшило продолжать его, и такимъ образомъ первый участокъ отъ Вѣны до Ваграма, протяженіемъ 18 километровъ, могъ быть открытъ 6 января 1838 г. и всѣ 143 килом. чрезъ Люнденбургъ до Брюна открыты 7 іюля 1839 г.

Такимъ образомъ появилась въ Австріи первая паровозная желѣзная дорога, она же первая большая желѣзная дорога на европейскомъ материкѣ, и началась дальнѣйшая постройка другихъ разными концессіонерами, такъ что къ концу 1844 года было построено 900 километровъ.

Закономъ 10 іюля 1845 г. выдача концессій была прекращена и начался періодъ постройки казною, продолжавшійся до 1851 года, когда финансовыя затрудненія казны вновь вызвали частную предпріимчивость и привели къ тому, что даже всѣ дороги, построенныя самой казной, были переуступлены въ эксплоатацію частнымъ обществамъ.

Стоимость Австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ на километръ протяженія подвергалась весьма значительнымъ колебаніямъ.

Въ началѣ она составляла отъ 160.000 до 178.000 флориновъ; за десятилѣтіе 1840—1850 годовъ она понизилась до цифры отъ 67.000 до 85.000; потомъ послѣдовательно поднялась до 130.000, а съ наступившей постройкой разныхъ горныхъ участковъ и другихъ болѣе цѣнныхъ, составила въ среднеи сложности до 180.000 флориновъ. Стоимость эта до 1890 года была покрыта:

акціями на номинальную сумму	869.001.580 флор.
облигац. » » »	2.194.549.070 »
займами	39.253.800 »
Итого капиталомъ . . .	3.052.804.450 флор.

Въ остальныхъ странахъ введеніе желѣзныхъ дорогъ значительно запоздало.

Глава I.

Краткій историческій очеркъ начала и распространенія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи по 1897 годъ включительно.

Періодъ 1835—1838 годовъ.

Уже первыя успѣшныя попытки устройства за границей желѣзныхъ дорогъ, сначала съ конной, потомъ и съ паровой тягой, не могли, разумѣется, оставаться въ Россіи безъизвѣстными, но документальныя свѣдѣнія о возбужденіи въ Россіи желѣзнодорожнаго вопроса являются лишь съ 1835 года, когда вышеупомянутый профессоръ Вѣнскаго Политехническаго Института, *Францъ Антонъ Риттеръ фонъ-Герстнеръ*, первый концессіонеръ на постройку въ Австріи желѣзноконной дороги, между Будвейсомъ и Маутгаузеномъ, прибывъ въ 1834 году для ознакомленія съ металлургическою дѣятельностью Уральскихъ горныхъ заводовъ и совершивъ путешествіе по Россіи, обратился 6 января 1835 года къ Императору Николаю Павловичу съ запиской, въ которой, излагая пользу введенія въ Россіи рельсовыхъ путей сообщенія, въ особенности же между С.-Петербургомъ, Москвою, Нижнимъ-Новгородомъ и Казанью, испрашивалъ Высочайшее соизволеніе на предоставленіе ему привиллегіи для постройки въ Россіи, Царствѣ Польскомъ и В. К. Финляндскомъ желѣзныхъ дорогъ въ теченіе 20 лѣтъ. При этомъ онъ объяснилъ, что примѣненіе проектированныхъ имъ путей можетъ быть первоначально сдѣлано на небольшомъ участкѣ, съ тѣмъ, чтобы приступить къ сооруженію дороги между С.-Петербургомъ и Москвою уже когда практическая возможность введенія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи будетъ доказана.

Вышеупомянутую линію между С.-Петербургомъ и Казанью онъ предполагалъ затѣмъ соединить съ Одессой или Таганрогомъ, указывая, что чрезъ это, при содѣйствіи пароходства по Волгѣ и Каспійскому морю, будетъ вполнѣ обезпечена азіатская торговля Россіи и устранена конкурренція Англіи.

Условія, которыя испрашивалъ себѣ при этомъ Герстнеръ, могли бы показаться въ настоящее время невѣроятными, если бы не подтверждались документами. Достаточно для примѣра привести слѣдующія: 1) владѣльцу привиллегіи и его наслѣдникамъ должно быть въ теченіе 20 лѣтъ предоставлено исключительное право постройки желѣзныхъ дорогъ во всемъ Россійскомъ Государствѣ; 2) необходимыя для постройки желѣзныхъ дорогъ казенныя земли, должны быть уступлены безплатно, частныя же по оцѣнкѣ, съ добавкою 20%; 3) назначеніе тарифныхъ ставокъ, предоставляется владѣльцу привиллегіи, казенные же транспорты перевозятся за половинную плату;



Рис. 5. — Императоръ Николай Павловичъ.

4) дороги остаются собственностью владѣльца привиллегіи на вѣчныя времена, а чрезъ 20 лѣтъ прекращается лишь исключительное право постройки; 5) владѣлецъ привиллегіи получаетъ право строить гостинницы по обѣимъ сторонамъ своихъ желѣзныхъ дорогъ, въ разстояніи однако не далѣе одной версты, при чемъ необходимыя для того казенныя земли уступаются ему безплатно, а за частныя онъ разсчитывается, какъ выше сказано; 6) ближайшее опредѣленіе направленія желѣзныхъ дорогъ зависитъ отъ владѣльца привиллегіи; 7) привиллегія можетъ быть нарушена, если въ теченіе 4 лѣтъ

будетъ выстроено менѣе 100 верстъ дорогъ; срокъ этотъ однако подлежитъ продленію на 2 года, если не будетъ разрѣшенъ безпошлинный ввозъ рельсовъ изъ-за границы.

Записка эта съ приложенными къ ней документами, была по Высочайшему повелѣнію, препровождена Генералъ-Адъютантомъ Графомъ Бенкендорфомъ Главноуправляющему Путями Сообщеній и Публичными Зданіями, Генералъ-Адъютанту графу Толю, для разсмотрѣнія и доклада Его Величеству *).

Во исполненіе сего графомъ Толемъ была образована 14 января при Главномъ Управленіи Комиссія, подъ предсѣдательствомъ Генералъ-Лейтенанта Потье, въ составѣ членовъ: Генералъ-Маіора Готмана, Полковника Зеге-фонъ-Лауренберга, и Маіора Мельникова для разсмотрѣнія предложенія Герстнера въ отношеніяхъ искусственномъ, то есть техническомъ, и государственномъ и въ тотъ же день, докладывая Его Величеству объ образованіи этой комиссіи, графъ Толь донесъ, что вопросъ о выгодахъ желѣзныхъ дорогъ былъ предметомъ обсужденія при Главномъ Управленіи уже нѣсколько лѣтъ раньше, но, въ виду огромныхъ водяныхъ путей сообщенія и климата страны, упомянутый вопросъ былъ разрѣшенъ не въ пользу предполагаемыхъ желѣзныхъ дорогъ **).

Вслѣдъ затѣмъ Комиссія 29 января представила свой рапортъ, въ которомъ, признавъ испрашиваемую Герстнеромъ привиллегію во многихъ отношеніяхъ неудобопріемлемой, вмѣстѣ съ тѣмъ высказала, что климатическія условія Россіи не могутъ служить препятствіемъ къ устройству дорогъ, ровная же по большей части поверхность страны даже благопріятствуетъ этому. При этомъ Комиссія добавила, что отъ опредѣленія двигательной силы паровой или лошадиной зависитъ цѣль дороги, такъ какъ вслѣдствіе скорости движенія тяжелыхъ паровыхъ машинъ, доходящей отъ 25 до 80 верстъ въ часъ, ихъ разрушительнаго вліянія на желѣзныя полосы дороги, въ особенности въ точкахъ ихъ упора и соединенія, дороги эти будутъ гораздо дороже, чѣмъ дороги съ лошадиной тягой, и поэтому Комиссія полагала безошибочнымъ допустить паровые двигатели для перевозки пассажировъ, а для торговыхъ путей сохранить лошадиную тягу.

Это заключеніе Комиссіи графъ Толь полагалъ внести на обсужденіе Высочайше утвержденнаго Комитета для устройства губернскихъ шоссе, на что и испрашивалъ Высочайшее соизволеніе, но Статсъ-Секретарь Танѣевъ, по повелѣнію Государя, увѣдомилъ графа Толя, что Его Величеству угодно, чтобы Главноуправляющій лично объяснился съ Герстнеромъ и лично обо всемъ донесъ Государю ***). Между тѣмъ по приказанію Императора Николая

---

*) Дѣло Комитета по устройству желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, 1835 г., ч. I.

**) Всепод. докл. Главноуправл. П. С. и П. З. 14 янв. 1835 г. дѣло особаго Комитета, т. I.

***) Письмо Ст.-Секр. Танѣева 16 января 1835 г. № 139.

Павловича графомъ Толемъ была составлена подробная записка о привиллегіи на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, которая и была представлена Его Величеству при всеподданнѣйшемъ докладѣ 17 февраля того же года.

Въ этой запискѣ, излагая ходъ дѣла о просимой Герстнеромъ привиллегіи, графъ Толь, въ виду особой государственной важности вопроса и для наилучшаго его обсужденія, испрашивалъ Высочайшее соизволеніе на образованіе Комитета объ устройствѣ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи изъ слѣдующихъ лицъ: Предсѣдателя Государственнаго Совѣта дѣйств. тайн. сов. Новосильцева, членовъ того же Совѣта: Главноуправляющаго Путями Сооб-



Рис. 6. — Францъ Антонъ Риттеръ фонъ Герстнеръ.

щенія и Публичными Зданіями Генералъ-Адъютанта Графа Толя, Военнаго Министра графа Чернышева, Министра Финансовъ графа Канкрина, дѣйств. тайн. сов. Сперанскаго и Министра Вн. Дѣлъ тайн. сов. Блудова.

На запискѣ этой Государю было угодно противъ списка приведенныхъ лицъ добавить: „**Ген.-А. К. Волконскаго и Г.-А. Графа Бенкендорфа**“, а на самомъ докладѣ начертать слѣдующую резолюцію: „**Совершенно такъ, прибавить только означенныхъ двухъ членовъ**“.

Засѣданіе Комитета состоялось 28 февраля 1835 г. подъ личнымъ предсѣдательствомъ Государя, при чемъ Его Величеству угодно было предложить на разрѣшеніе Комитета два вопроса: 1) о пользѣ введенія желѣзныхъ дорогъ и 2) объ удобствѣ допущенія предлагаемыхъ Герстнеромъ условій.

Полезность постройки желѣзныхъ дорогъ въ Россіи и исполнимость ихъ въ техническомъ отношеніи всѣми членами Комитета были признаны единогласно, но въ отношеніи финансовомъ, осуществленіе проекта Герстнера сочтено представляющимъ значительныя затрудненія, въ особенности при образованіи необходимыхъ на предпріятіе огромныхъ капиталовъ, а потому Государю угодно было, не разрѣшая въ этомъ засѣданіи принципіальнаго вопроса о выдачѣ испрашиваемой Герстнеромъ привиллегіи на постройку желѣзныхъ дорогъ, Высочайше повелѣть образовать особый Комитетъ, которому надлежало для подробнаго разсмотрѣнія вопроса войти съ Герстнеромъ въ личныя объясненія и, по провѣркѣ ихъ, представить на усмотрѣніе Его Величества. Особый Комитетъ былъ образованъ въ томъ же засѣданіи изъ графа Толя, графа Бенкендорфа и дѣйств. тайн. сов. Сперанскаго, а дѣлопроизводство было возложено на Статсъ-Секретаря барона Корфа.

Въ томъ же засѣданіи было повелѣно послать немедленно надежнаго офицера Корпуса Путей Сообщенія въ Австрію для ознакомленія на мѣстѣ съ условіями постройки желѣзной дороги между Молдавою и Дунаемъ, а на Министра Финансовъ было возложено представленіе въ Особый Комитетъ свѣдѣній о выгодности этой дороги въ отношеніи торговли и промышленности *).

Изъ представленныхъ графомъ Канкринымъ въ Особый Комитетъ записокъ (въ дѣлахъ Особаго Ком. ихъ двѣ, обѣ безъ числа и №) видно, что графъ Канкринъ полагалъ не распространять привиллегію Герстнера о желѣзныхъ дорогахъ на чугунныя дороги, уже существующія въ Россіи (какія это въ то время существовавшія дороги—неизвѣстно) и не допускать ввоза иностраннаго желѣза въ Россію, могущаго гибельно отразиться на отечественномъ горнозаводствѣ, но вмѣстѣ съ тѣмъ находилъ, что не представлялось бы затрудненій къ разрѣшенію привиллегіи на постройку желѣзныхъ дорогъ въ Россіи иностранцу Герстнеру если бы на правительствѣ не лежало обязанности до извѣстной степени убѣдиться въ пользѣ разрѣшаемаго предпріятія, изъ опасенія разрѣшенія несбыточныхъ привиллегій, могущихъ вовлечь частныхъ подданныхъ въ большіе убытки. По его мнѣнію, желѣзныя дороги обоснованы не на безусловныхъ видахъ пользы, а имѣютъ относительныя достоинства. По количеству провозимыхъ продуктовъ и вслѣдствіе низкой цѣны транспорта нельзя ожидать выгодъ отъ устройства дороги до Москвы, такъ какъ количество привозимыхъ

---

*) Журн. Ком. 28 февраля 1835 г.

въ Петербургъ продуктовъ не превышаетъ $9^1/_2$ милліоновъ пудовъ въ 1834 г. Цѣны за провозъ отъ 60 коп. до 1 рубля, слѣдовательно, при взиманіи заявленной Герстнеромъ цѣны въ 64 коп. съ пуда, не только не изъ чего будетъ возвратить % на капиталъ, но не достанетъ средствъ на починки и на покрытіе расходовъ по содержанію дороги *). Провозъ громоздкихъ товаровъ изъ Нижняго въ Петербургъ, признавался совершенно невозможнымъ вслѣдствіе дороговизны доставки. Самая же постройка желѣзной дороги, какъ находилъ Министръ Финансовъ, отнимая заработки отъ извознаго промысла, составляющаго весьма важную поддержку для земледѣльцевъ, можетъ повлечь за собой упадокъ Государственныхъ и частныхъ доходовъ и вызвать большой ропотъ въ народѣ. Если бы народъ, наконецъ, отвыкъ отъ извознаго промысла вслѣдствіе проведенія желѣзныхъ дорогъ, то въ случаѣ порчи желѣзныхъ дорогъ и затрудненія движенія могло бы возникнуть затрудненіе и даже недостатокъ въ продовольствіи.

По мнѣнію Министра Финансовъ, графа Канкрина, слѣдовало не только считать превышающею всякую дѣйствительную возможность мысль о покрытіи Россіи цѣлой сѣтью желѣзныхъ дорогъ, но одно уже предположеніе сооруженія желѣзной дороги до Казани отъ Петербурга признать на нѣсколько вѣковъ преждевременнымъ. Правительство, разрѣшивъ привиллегію Герстнеру, можетъ вовлечь своихъ подданныхъ въ величайшіе убытки.

Обращаясь къ подробному разбору привиллегіи, графъ Канкринъ замѣчаетъ, что паровая тяга ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть допущена на желѣзныхъ дорогахъ, такъ какъ вслѣдствіе отсутствія въ Россіи каменнаго угля названная тяга повлечетъ за собою истребленіе лѣсовъ. Для перевозки войскъ желѣзныя дороги представляются также неудовлетворительными, такъ какъ должны на этотъ предметъ имѣть огромное число повозокъ (вагоновъ), кои въ обыкновенное время вовсе не нужны. Безпошлинный ввозъ чугуна и рельсовъ повлечетъ выходъ изъ государства капиталовъ и, наконецъ, отчужденіе земель подъ полотно дороги и разныя постройки потребуетъ громадныхъ затратъ.

Послѣ личныхъ и письменныхъ переговоровъ и объясненій съ Герстнеромъ, Особый Комитетъ представилъ Императору 19 марта 1835 года подробно мотивированную записку и свои соображенія относительно испраши-

---

*) Въ дѣлѣ имѣется справка о коммисаріатскихъ цѣнахъ за доставку разныхъ продуктовъ изъ С.-Петербурга въ Москву, а именно:

На обыкновенныхъ подводахъ за пудъ . . . . 1 р. 59 к.

На срочныхъ . . . . 2 р. 49 к.

Тамъ же по справочнымъ цѣнамъ отъ извозчиковъ:

На обыкновенныхъ зимнихъ . . . . 1 р. 20 к.

На лѣтнихъ . . . . 2 р. 40 к.

Тамъ же, по свѣдѣніямъ, даннымъ почтовымъ департаментомъ, за перевозку почты и всякаго рода посылокъ между Москвою и Петербургомъ уплачено въ 1834 г. до 220 т. руб.

васмой Герстнеромъ привиллегіи, изъ каковой записки можно видѣть, что отъ просителя было затребовано представленіе точныхъ разсчетовъ стоимости постройки, содержанія подвижнаго состава, подъ коимъ особымъ комитетомъ, между прочимъ, была понимаема лошадиная тяга, какъ двигательная сила дороги, приблизительняя прибыль на затраченный акціонерами капиталъ и болѣе точныя данныя относительно осуществимости самаго предпріятія, такъ какъ представленныя имъ по этимъ вопросамъ цифровыя данныя, какъ ничѣмъ не подтвержденныя, найдены были особымъ комитетомъ недостаточными:

На запискѣ этой, всеподданнѣйше доложенной Главноуправляющимъ Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, была положена того же числа слѣдующая Высочайшая резолюція: **„Должно всѣ сіи замѣчанія сообщить „Герстнеру, чтобы представилъ на оныя свои возраженія или признался, „что ошибся въ своихъ разсчетахъ“.**

Между тѣмъ Герстнеръ уже 9 марта вошелъ съ новымъ ходатайствомъ о разрѣшеніи ему учредить общество, съ капиталомъ въ 3 мил. рублей, для сооруженія желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до Царскаго Села, Павловска и Колпина, въ видѣ перваго опыта постройки этого рода путей, дабы постройкой этой доказать полезность желѣзной дороги для публики, акціонеровъ и государства.

При этомъ онъ выговаривалъ слѣдующія условія: 1) независимо отъ постройки названной дороги, общество обязано будетъ изготовить всѣ планы и проекты для дороги изъ Петербурга въ Москву, съ тѣмъ, чтобы разрѣшеніе на постройку сей послѣдней было дано, когда ея польза для государства, публики и акціонеровъ будетъ доказана; 2) онъ, Герстнеръ, по всѣмъ строимымъ имъ согласно привиллегіи желѣзнымъ дорогамъ, не будетъ производить собственною властью за счетъ общества никакихъ покупокъ и платежей и заключать контрактовъ, предоставляя это каждому акціонерному обществу данной дороги; 3) онъ, Герстнеръ, принимаетъ на себя лишь составленіе изысканій и проектовъ и производство самыхъ работъ, завѣдуя всей технической частью одинъ, съ помощью имъ избранныхъ инженеровъ; 4) онъ принимаетъ на себя во время постройки и въ теченіе года по ея окончаніи отвѣтственность за прочность сооруженій, за возстановленіе каждаго имущества общества, утраченнаго во время работъ, и за ошибки своихъ инженеровъ; 5) за всѣ работы по составленію проектовъ, за канцелярскіе, почтовые и т. п. расходы, за инструменты и весь строительный личный составъ, онъ долженъ получать 12% отъ капитала, употребленнаго на предпріятіе, а именно: 10% помѣсячно въ зависимости отъ хода работъ и 2% спустя годъ послѣ окончанія; 6) въ случаѣ его смерти, наслѣдники его получаютъ тѣ суммы, которыя составятся къ тому времени изъ 2% накопленій, общество же можетъ продолжать работы другими инженерами по своему выбору.

Сравнивая эти условія съ первоначальными, можно подумать, что Герстнеръ самъ испугался громадной задачи, которую онъ предполагалъ взять на себя.

Разсмотрѣвъ это измѣненное противъ прежняго ходатайство, Особый Комитетъ нашелъ, что и въ отношеніи его Герстнеромъ приведены цифровыя данныя, ничѣмъ не подкрѣпленныя, ни въ отношеніи стоимости сооруженія, ни количества грузовъ и пассажировъ, а такъ какъ въ то время стало, по мнѣнію Комитета, зарождаться стремленіе публики къ образованію торговыхъ компаній, поддерживаемое правительствомъ въ цѣляхъ развитія отечественной промышленности, то Особый Комитетъ полагалъ, что слѣдуетъ поддерживать предпріятія обдуманныя и солидныя, ибо въ противномъ случаѣ можетъ быть поколеблено довѣріе публики, возстановить же его будетъ крайне затруднительно.

Въ такомъ положеніи находилось дѣло, когда, письмомъ отъ 8 іюня за № 169 на имя М. М. Сперанскаго, графъ Толь, увѣдомляя сего послѣдняго о предстоящемъ своемъ отъѣздѣ изъ Петербурга для обозрѣнія работъ вѣдомства Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій, сообщилъ ему вмѣстѣ съ тѣмъ и Высочайшую волю о возложеніи на дѣйств. тайн. сов. Сперанскаго представленія Государю окончательнаго заключенія по дѣлу испрашиваемой Герстнеромъ привиллегіи.

Означенное Высочайшее повелѣніе послѣдовало, повидимому, нѣсколько ранѣе, такъ какъ того же 8 іюня графъ Толь представилъ всеподданнѣйшій докладъ, которымъ доводитъ до свѣдѣнія Его Величества объ исполненіи означеннаго повелѣнія. При томъ же докладѣ графъ Толь, ссылаясь тоже на ранѣе данное приказаніе, представилъ Его Величеству записку Герстнера о пользѣ введенія въ Россіи желѣзныхъ дорогъ: «Memoires sur l'avantage de l'introduction des chemins de fer en Russie. St.-Pétersbourg, 20 Avril 1835».

Записка Герстнера оставалась у Государя до 19 іюня, такъ какъ въ письмѣ на имя дѣйствительнаго тайнаго совѣтника Сперанскаго отъ 19 іюня, при которомъ графъ Толь, ссылаясь на полную свою невозможность по нездоровью заниматься въ настоящее время дѣлами и на обязанность, по выздоровленіи, отправиться изъ Петербурга для обозрѣнія работъ, препровождалъ дѣйствительному тайному совѣтнику Сперанскому подлинную записку и свой докладъ отъ 8 іюня для исполненія положенной на семъ послѣднемъ Высочайшей резолюціи, графъ Толь говоритъ: «Нынѣ удостоился получить обратно отъ Его Величества упомянутую записку съ собственноручною Высочайшею резолюціею».

Резолюція эта не имѣетъ помѣтки числа, когда она положена, а потому остается спорнымъ, считать ли ее отъ 8 или отъ 19 іюня. Неопредѣленность эта достойна сожалѣнія тѣмъ болѣе, что по силѣ выраженныхъ въ

ней убѣжденій Августѣйшаго руководителя желѣзнодорожнаго вопроса, она является краеугольнымъ камнемъ основанія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи и ихъ дальнѣйшаго развитія. Содержаніе ея буквально слѣдующее:

„Читалъ съ большимъ вниманіемъ и убѣжденъ, какъ и прежде былъ, „въ пользѣ сего дѣла: но не убѣжденъ въ томъ, чтобы Герстнеръ нашелъ „довольно капиталовъ, чтобы начать столь огромное предпріятіе. На сей пред- „метъ желаю отъ него объясненій письменныхъ; потомъ если нужно призову „къ Себѣ. Дорогу въ Царское Село дозволяю буде представитъ мнѣ планы".

Такимъ образомъ, не смотря на всѣ сомнѣнія со стороны ближайшихъ государственныхъ лицъ въ цѣлесообразности желѣзныхъ дорогъ, участь первой желѣзной дороги, а съ ней вмѣстѣ и примѣненіе такого рода путей сообщенія въ Россіи были рѣшены верховною волею Императора Николая I, непоколебленнаго приводимыми Ему соображеніями въ первоначальномъ своемъ заключеніи о полезности и необходимости для страны желѣзныхъ дорогъ.

Прозорливость Императора Николая Павловича въ этомъ дѣлѣ тѣмъ болѣе знаменательна, что недовѣріе къ желѣзнымъ дорогамъ проявилось въ то время съ многихъ сторонъ и въ весьма разнообразныхъ сферахъ.

Въ періодическихъ изданіяхъ (напр. Журналъ общеполезныхъ свѣдѣній 27 апѣрля 1835 г. № 18) появились статьи съ выраженіемъ опасенія, что нѣкоторые богатые господа, прельстясь заморскими затѣями и предполагая завести между Петербургомъ, Москвою и Нижнимъ-Новгородомъ чугунныя колеи съ экипажами, двигаемыми невидимою силою съ помощью паровъ, уничтожатъ извозный промыселъ, заработки котораго составляютъ насущный хлѣбъ для огромнаго числа крестьянъ и единственное средство къ уплатѣ податей и оброковъ. Высказывались надежды, что климатическія условія страны послужатъ сильнымъ препятствіемъ къ этому разорительному для населенія Россіи нововведенію.

Одинъ изъ извѣстныхъ въ то время лицъ, нѣкто Наркисъ Отрѣшковъ, считавшійся членомъ нѣсколькихъ ученыхъ Обществъ, въ своей брошюрѣ «О введеніи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи» доказывалъ, что устройство такой дороги между Петербургомъ и Москвою «совершенно невозможно, очевидно безполезно и во всякомъ случаѣ невыгодно». Въ подтвержденіе такого мнѣнія онъ приводилъ слѣдующее:

1) желѣзныя дороги не допускаютъ никакой точности въ отправленіи и если на Манчестерской дорогѣ пассажиры и товары опаздываютъ на одинъ день, то между Петербургомъ и Москвою они будутъ опаздывать дней на 30—40 противъ разсчета;

2) предположеніе о томъ, что желѣзная дорога между Петербургомъ и Москвою послужитъ къ развитію заграничной торговли и къ увеличенію доходовъ землевладѣльцевъ, живущихъ вдоль нея, не имѣетъ никакого основанія; столь же невѣроятно уменьшеніе расходовъ на жизненныя потребности въ обѣихъ столицахъ, такъ какъ принимать пассажировъ и грузы можно будетъ только на конечныхъ пунктахъ;

3) изъ числа 60—70.000 пассажировъ и 140 милліоновъ пудовъ товаровъ можно разсчитывать для перевозки по желѣзной дорогѣ лишь около 8.000 пассажировъ и 7 милліоновъ пудовъ груза, въ послѣднемъ случаѣ потому, что желѣзная дорога не можетъ принимать грузовъ тяжеловѣсныхъ и громоздкихъ;

4) такъ какъ для перевозки только этихъ пассажировъ потребуется 200 вагоновъ на сумму 1 милліонъ рублей и 80 паровозовъ на сумму 1.600.000 р., то, полагая ежегодно по 10% на ихъ ремонтъ, или сумму 260.000 рублей, и на расходъ каменнаго угля 3.367.000, а всего 3.627.000 р. расходъ на пассажира составитъ 453 рубля, что, при платѣ за проѣздъ въ 50 руб., дастъ дефицитъ по 403 руб. на каждаго пассажира.

Бывшій въ то время предсѣдателемъ Комиссіи проектовъ и смѣтъ Генералъ-Лейтенантъ Дестремъ, въ своемъ сочиненіи «Memoires sur divers objets relatifs à la science de l'ingenieur», изданномъ въ 1835 году, указывалъ на всевозможныя затрудненія, съ которыми сопряжено введеніе желѣзныхъ дорогъ, и приводилъ соображеніе, что такъ какъ на Манчестерской желѣзной дорогѣ допущенъ тарифъ по 2½ пенса съ тонны за англійскую милю, то по этому тарифу перевозка пуда груза по желѣзной дорогѣ между Тверью и Петербургомъ, на протяженіи 500 верстъ, обходилась бы въ 1 руб. 33 к., или въ 4½ раза дороже 30 копѣекъ, въ которыя обходится водяная перевозка Вышневолоцкой системой.

Какъ видно изъ приведеннаго выше рапорта отъ 21 января Комиссіи подъ предсѣдательствомъ Генералъ-Лейтенанта Потье, сами спеціалисты—Генералъ-Маіоръ Готманъ, полковникъ Зеге фонъ-Лауренбергъ и маіоръ Мельниковъ—присоединились къ тому заключенію, что безошибочно слѣдуетъ допустить паровые двигатели только для перевозки пассажировъ, а для торговыхъ путей сохранить лошадиную силу.

Впрочемъ, недовѣріе къ цѣлесообразности желѣзныхъ дорогъ при началѣ ихъ введенія было удѣломъ не одной Россіи, а встрѣчалось болѣе или менѣе во всѣхъ странахъ и даже высказываемыя возраженія были во многихъ случаяхъ одинаковы. Такъ, изъ приведеннаго выше краткаго очерка начальной исторіи желѣзныхъ дорогъ въ разныхъ государствахъ мы видимъ, что вездѣ дѣло не обходилось безъ препятствій.

Въ самой *Англіи* для разрѣшенія Парламентомъ паровой тяги на дорогѣ изъ Дарлингтона въ Стоктонъ потребовалось 2 года; такое же разрѣшеніе для дороги между Ливерпулемъ и Манчестеромъ сначала дано не было и послѣдовало по новому ходатайству только годъ спустя, притомъ большинствомъ только 47 голосовъ противъ 41.

Въ *Бельгіи* первоначальное ходатайство о постройкѣ желѣзной дороги между Антверпеномъ и Льежемъ было отклонено Палатою и только 2 года спустя разрѣшена была постройка первой дороги, но разногласія, возникшія при этомъ, были столь значительны, что дѣло потребовало 17 ежедневныхъ засѣданій и рѣшено въ Палатѣ большинствомъ лишь 56 голосовъ противъ 28, не смотря на энергичную защиту бывшаго тогда Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ Карла Рожье, горячаго поборника желѣзныхъ дорогъ.

Нынѣшній Министръ Бельгійскихъ желѣзныхъ дорогъ, почтъ и телеграфовъ г. Van-den-Peerboom, въ своей рѣчи при открытіи въ 1885 году международнаго желѣзнодорожнаго Конгресса въ Брюсселѣ, охарактеризовалъ тогдашнія возраженія въ Палатѣ слѣдующими примѣрами:

Одинъ изъ депутатовъ говорилъ: «если употребленіе людей и животныхъ для передвиженія будетъ замѣнено механическими способами, то много народа останется безъ занятій, разведеніе лошадей прекратится, средства землепашца уменьшатся, онъ будетъ лишенъ возможности пользоваться зимою своими лошадьми для извоза, между тѣмъ какъ праздность сихъ послѣднихъ не избавитъ его отъ необходимости ихъ кормить».

Другой депутатъ добавлялъ: «перевозка пассажировъ по желѣзнымъ дорогамъ составляетъ, главнымъ образомъ, ничто иное, какъ предметъ роскоши, польза котораго не вознаграждаетъ ущерба, наносимаго дилижансамъ».

Наконецъ третій ораторъ поднимался, чтобы сказать, что «такъ какъ движеніе по желѣзнымъ дорогамъ ночью не производится, то, во избѣжаніе потери времени, многія лица, очевидно, будутъ продолжать по ночамъ свое слѣдованіе въ дилижансахъ».

Во *Франціи* правительство поняло важное значеніе желѣзныхъ дорогъ лишь послѣ того, какъ на дорогѣ изъ Ліона въ С. Этьенъ самовольно стали возить пассажировъ двумя паровозами, пріобрѣтенными изъ Англіи; тѣмъ не менѣе до 1835 г. никакихъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ не строилось.

Въ *Нидерландахъ* водвореніе желѣзныхъ дорогъ обязано исключительно настойчивости короля Вильгельма I.

Въ *Германіи* желѣзныя дороги встрѣтили противодѣйствіе со стороны коммерсантовъ и самихъ правительствъ изъ опасеній недостаточной доходности и распространенія ими либерализма.

Въ *Австріи* сомнѣнія были столь велики, что для поколебанія ихъ потребовалось лично энергическое вмѣшательство банкира Соломона Мейера фонъ-Ротшильда.

Наконецъ, къ тому времени, когда въ іюнѣ 1835 года было выражено руководящее убѣжденіе Русскаго Монарха въ пользѣ для Россіи желѣзныхъ дорогъ, Россія, по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ еще далеко не была отставши отъ другихъ странъ.

Такъ въ *Англіи*, этой родинѣ желѣзныхъ дорогъ, были открыты дороги только между Дарлингтономъ и Стоктономъ и между Ливерпулемъ и Манчестеромъ, общимъ протяженіемъ около 87 километровъ и было разрѣшено къ постройкѣ около 428 километровъ.

Въ *Бельгіи* было открыто только 21 километръ изъ числа небольшой разрѣшенной сѣти между Брюсселемъ, Вервье, Антверпеномъ и Остенде.

Во *Франціи* кромѣ опытовъ паровознаго движенія на линіи въ 58 километровъ между Ліономъ и С. Этьеномъ, дѣло ограничивалось заботами объ изысканіяхъ и составленіи проектовъ.

Въ *Германіи* ничего построено не было, а шли лишь пререканія.

Въ *Австріи* только изучался проектъ первой паровозной дороги Сѣверной.

Въ другихъ странахъ ничего въ этомъ отношеніи еще не было сдѣлано.

Между тѣмъ возвратился изъ командировки за границу полковникъ Крафтъ. Представленное имъ «Описаніе желѣзной дороги, устроенной между Молдавою и Дунаемъ» было сообщено Особому Комитету графомъ Толемъ 9 іюня. Собранныя полковникомъ Крафтомъ свѣдѣнія не были благопріятны Герстнеру. Оказалось, что первоначально утвержденнаго на постройку Будвейской желѣзной дороги капитала въ милліонъ гульденовъ было недостаточно, что потребовалось добавить сначала 200.000, потомъ еще 700.000 гульденовъ и что по открытіи дороги, она въ теченіе 6 лѣтъ дала значительный дефицитъ и лишь на седьмой годъ дала акціонерамъ 2% на капиталъ, а на восьмой 4%.

По позднѣйшимъ австрійскимъ даннымъ дорога между Будвейсомъ и Линцомъ, при протяженіи 131 килом. дѣйствительно обошлась въ 1.654.322 флорина, тогда какъ была проектирована Герстнеромъ въ суммѣ 700.000.

2-го іюля 1835 года Предсѣдатель Государственнаго Совѣта дѣйств. тайн. сов. Новосильцевъ, которому предъ тѣмъ Высочайше повелѣно было предсѣдательствовать въ Особомъ Комитетѣ *) доложилъ Его Величеству записку Особаго Комитета о финансовомъ положеніи проекта устройства желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, въ которой послѣ общихъ финансовыхъ соображеній относительно

*) Письмо дѣйств. Тайн. Сов. Сперанскаго Н. Н. Новосильцеву отъ 28 іюня 1835 г.

образованія компаній для устройства желѣзныхъ дорогъ и руководствуясь Высочайшей резолюціей на всеподданнѣйшемъ докладѣ Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями отъ 8 іюня, Комитетъ полагалъ, что Герстнера слѣдуетъ увѣдомить о томъ, что Правительство и ранѣе его проекта было убѣждено въ пользѣ введенія въ Россіи желѣзныхъ дорогъ, устройство которыхъ должно быть разрѣшено компаніямъ изъ частныхъ лицъ по представленіи доказательствъ составленія нужныхъ капиталовъ или имѣнія достаточнаго на устройство дороги кредита; такого рода компаніи будетъ оказываемо со стороны Правительства согласно съ законами Имперіи и общегосударственными интересами, содѣйствіе; выборъ же непосредственнаго строителя дороги предоставляется усмотрѣнію компаніи и правительство не намѣрено стѣснять въ этомъ безъ особо уважительныхъ причинъ. Въ отношеніи сокращеннаго проекта Герстнера построить дорогу между Петербургомъ и Царскимъ Селомъ, Комитетъ полагалъ, что если бы компанія, предпринявшая устройство дороги между столицами, пожелала, прежде приступа къ работамъ на этой линіи, произвести оныя постройки на линіи Петербургъ — Царское Село, то не представляется надобности въ выдачѣ особой привиллегіи на это устройство; но если образуется компанія исключительно для постройки линіи С.-Петербургъ—Царское Село, что мало представляется выгоднымъ, то Правительство можетъ дать свое согласіе на учрежденіе такой компаніи, но не иначе, какъ по представленіи о томъ просьбы отъ первоначальныхъ надежныхъ вкладчиковъ.

Записка эта была Высочайше одобрена и изложенныя въ ней соображенія были сообщены Новосильцевымъ Герстнеру письмомъ 6 (18) іюля. Въ дальнѣйшей перепискѣ по этому дѣлу встрѣчается нѣкоторый перерывъ, но какъ видно, Герстнеръ не покидаетъ своей идеи о постройкѣ желѣзной дорогъ между Петербургомъ и Москвою, такъ какъ нѣсколько времени спустя письмомъ на имя графа Новосильцева проситъ о разрѣшеніи Правительства на печатаніе особыхъ объявленій съ приглашеніемъ капиталистовъ въ Европѣ и Россіи образовать капиталъ въ 100 мил. рублей для устройства желѣзной дороги между обѣими столицами, съ тѣмъ, что, если въ годовой срокъ со дня этой публикаціи имъ не будутъ собраны по подпискѣ 100 мил. руб. и внесены наличными 5 мил., то Правительство имѣетъ право считать предложеніе Герстнера потерявшимъ для Правительства обязательную силу.

Эти новыя условія Герстнера были тщательно разсмотрѣны Особымъ Комитетомъ и разрѣшеніе просимой имъ публикаціи было признано возможнымъ, съ тѣмъ, чтобы проектъ ея былъ имъ представленъ на предварительное обсужденіе Правительства. Журналъ Особаго Комитета въ этомъ смыслѣ былъ Высочайше одобренъ 3 декабря 1835 года за исключеніемъ проектиро-

ваннаго Комитетомъ, согласно съ поданнымъ въ Комитетъ мнѣніемъ Министра Финансовъ, воспрещенія Герстнеру безпошлиннаго ввоза изъ Англіи желѣза и чугуна, который Его Величеству угодно было разрѣшить въ виду пользы дѣла.

Вслѣдъ за симъ Особый Комитетъ уже при участіи возвратившагося изъ поѣздки во внутреннія губерніи Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями графа Толя, въ виду заявленнаго Герстнеромъ предложенія устроить, въ видѣ опыта, примѣненія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, желѣзнодорожную линію отъ Петербурга до Царскаго Села, полагалъ объявить Герстнеру, что Правительство, по разсмотрѣніи достаточности складочнаго капитала, имѣющаго быть представленнымъ имъ и составленной имъ компаніей, а равно по разсмотрѣніи въ установленномъ порядкѣ его просьбы, готово дать свое согласіе и содѣйствовать осуществленію сего предпріятія и въ этихъ видахъ Правительство дозволяетъ ему помѣщать въ публикаціяхъ указаніе тѣхъ преимуществъ, которыя будутъ обѣщаны будущей компаніи. На подлинномъ журналѣ послѣдовала 17 декабря 1835 г. Высочайшая резолюція: **„Согласенъ“.**

7-го февраля 1836 года Особый Комитетъ представилъ на Высочайшее воззрѣніе свой журналъ относительно предложенія Герстнера на выдачу ему 10 лѣтней привиллегіи на устройство желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до Царскаго Села съ продолженіемъ до Павловска, при чемъ донесъ, что Герстнеръ, представляя въ Особый Комитетъ планы и особую записку о постройкѣ дороги между С.-Петербургомъ и Царскимъ Селомъ съ продолженіемъ до Павловска, не представилъ никакихъ данныхъ для Петергофской линіи (которою Герстнеръ предъ тѣмъ замѣнилъ свое ходатайство о вѣтви на Колпино), мотивируя это невозможностью произвести своевременную нивеллировку, и объяснилъ Особому Комитету, что если имъ не будетъ встрѣчено никакихъ препятствій, то онъ немедленно отправится въ Англію для необходимыхъ заказовъ и Царскосельская дорога будетъ открыта для движенія 1 октября того же 1836 года, а зимнее движеніе оной разсѣетъ всѣ сомнѣнія относительно вреднаго вліянія климата на эксплоатацію желѣзной дороги зимою.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Герстнеръ ходатайствовалъ о разрѣшеніи ему производства изысканій между С.-Петербургомъ и Москвою, а также о разрѣшеніи построить заводъ для изготовленія желѣзныхъ шинъ (т. е. рельсовъ) и другихъ издѣлій.

Разсмотрѣвъ подробно представленный проектъ привиллегіи и представленное Предсѣдательствующему въ Комитетѣ письмо, подписанное графомъ Алексѣемъ Бобринскимъ, Бенедиктомъ Кламеромъ, Иваномъ Плитомъ и Герстнеромъ, въ которомъ они, объясняя о собраніи ими пятой части необходимаго

для предпріятія капитала и о томъ, что всѣ акціи дороги ими лично разобраны, ходатайствовали о скорѣйшемъ разрѣшеніи привиллегіи, Особый Комитетъ признавалъ возможнымъ выдать Герстнеру привиллегію на постройку желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до Павловска безъ внесенія сего дѣла въ Государственный Совѣтъ, какъ того требовалъ обыкновенный порядокъ, такъ какъ въ принципѣ привиллегія уже раньше удостоена была Высочайшаго утвержденія. Разрѣшеніе же подготовительныхъ работъ по изысканію и нивеллировкѣ линіи между Петербургомъ и Москвою и устройство завода Комитетъ находилъ преждевременнымъ, такъ какъ ходатайство это не состояло въ непосредственной связи съ привиллегіей на постройку Царскосельской желѣзной дороги.

По симъ соображеніямъ Комитетъ полагалъ:

1) Лицамъ, подписавшимъ поданное Предсѣдательствующему въ Комитетѣ объявленіе, разрѣшить учрежденіе компаніи для проведенія жел. дороги отъ Петербурга до Царскаго Села съ продолженіемъ до Павловска и предоставить Главноуправляющему Путями Сообщенія и Публичными Зданіями выдать на основаніи положенія Комитета съ Высочайшаго утвержденія десятилѣтнюю привиллегію на устройство названной желѣзной дороги.

2) Объявить Герстнеру, что предположенія его о предварительныхъ изысканіяхъ между Петербургомъ и Москвою, а равно и устройство желѣзодѣлательнаго завода оставлены Комитетомъ безъ разсмотрѣнія, такъ какъ послѣ постройки Царскосельской желѣзной дороги самый опытъ укажетъ вѣроятность успѣха подобныхъ предпріятій въ Россіи.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, разрѣшеніемъ настоящаго вопроса полагая данное Его Величествомъ Комитету порученіе исполненнымъ, Комитетъ въ томъ же журналѣ испрашивалъ Высочайшее соизволеніе на закрытіе комитета съ передачей журналовъ и всѣхъ бумагъ его въ Главное Управленіе Путями Сообщенія и Публичными Зданіями.

Здѣсь небезъинтересно замѣтить, что въ поданной въ Комитетъ запискѣ о выгодахъ желѣзной дороги между Петербургомъ и Царскимъ Селомъ *) Герстнеръ объяснялъ, что пассажиры и грузы будутъ перевозимы въ собственныхъ дилижансахъ, повозкахъ или паровыхъ каретахъ. Такъ какъ дорога предназначается главнымъ образомъ для пассажировъ, то и сообщеніе будетъ производиться паровыми машинами, если число пассажировъ будетъ превышать 50 человѣкъ; въ противномъ случаѣ пассажиры будутъ перевозимы на лошадяхъ. Каждая паровая машина разстояніе въ $25^1/_2$ вер. должна проходить въ 40 минутъ и можетъ везти отъ 200 до 300 пассажировъ; на лошадяхъ

*) Дѣло Гл. Упр. П. С. и П. З. ст. 74; по описи Канц. Деп. ж. д. дѣло № 5—62 1836 года.

переѣздъ будетъ продолжаться въ теченіе часа. Если пассажиръ пожелаетъ совершить переѣздъ въ собственной каретѣ, то, по уплатѣ установленной цѣны, карета будетъ ставиться на особый ходъ.

Такса за проѣздъ опредѣлялась:

	До Царск. Села.	До Павловска.
За мѣсто въ каретѣ I разряда . . .	2 р. 50 к.	3 р. — к.
» » дилижансѣ	1 » 80 »	2 » 10 »
» » простомъ открытомъ дилижансѣ для простого народа .	— » 80 »	1 » — »

На вышеозначенномъ журналѣ Особаго Комитета*) Императоромъ положена 11 февраля 1836 года слѣдующая собственноручная Его Величества резолюція:

„**Совершенно согласенъ; но направленіе дороги слѣдуетъ измѣнить, „ибо надобно бы было: 1) устроить новую заставу, что вовсе неудобно „и 2) что сіе направленіе лишило бы артиллерію единственнаго мѣста, „гдѣ опыты производимы быть могутъ. Сверхъ того, надо узнать, согла„сенъ ли М. П. дозволить провести дорогу черезъ его садъ. Я назначилъ „на планѣ карандашемъ другое направленіе, которое первыя двѣ невы„годы устраняетъ**“.

Въ тотъ же день всѣ журналы и бумаги Комитета были переданы Главноуправляющему Путями Сообщенія и Публичными Зданіями для зависящаго исполненія, а на слѣдующій день 12 февраля Главноуправляющій увѣдомилъ учредителей компаніи Царскосельской желѣзной дороги о Высочайше утвержденномъ положеніи Комитета и о требуемомъ измѣненіи направленія линіи.

Измѣненіе это признано было однако учредителями неудобнымъ, такъ что они уже 16 и 17 февраля вошли къ Главноуправляющему графу Толю съ представленіями о значительности убытковъ и затрудненій, сопряженныхъ съ проведеніемъ желѣзной дороги согласно указанному Его Величествомъ направленію, сущность коихъ заключалась въ необходимости вести дорогу параллельно шумному Московскому шоссе, что сопряжено съ опасностью для проѣзжающихъ, въ значительности расходовъ для сноса находящихся на пути различныхъ зданій и въ удаленіи мѣста вокзала отъ центра, что лишитъ дорогу очень многихъ пассажировъ и сопряженнаго съ ихъ проѣздомъ дохода компаніи. Они предлагали выстроить новую заставу на свой счетъ, перенести бывшую на артиллерійскомъ полѣ лабораторію на другое мѣсто и осушить находившееся на этомъ полѣ болотистое мѣсто путемъ проведенія четырехъ верстной канавы къ Невѣ, и по симъ основаніямъ ходатайствовали объ оставленіи въ силѣ перваго направленія дороги съ вокзаломъ ея у Фонтанки.

Въ дополненіе къ этому они представленіемъ отъ 19 февраля сообщили,

---

*) Дѣло № 5—62 по описи Канцеляріи Деп. ж. д.

что Его Императорское Высочество Великій Князь Михаилъ Павловичъ изволилъ лично выразить имъ о неимѣніи препятствій къ осуществленію ихъ ходатайства какъ въ отношеніи проведенія линіи чрезъ Волково поле, такъ и продолженія до Павловска, если лабораторія будетъ перенесена за счетъ общества на указанное правительствомъ мѣсто и если путь проложенія дороги до Павловска будетъ точно обозначенъ вѣхами, въ чемъ Великій Князь пожелалъ лично на мѣстѣ убѣдиться.

Вмѣстѣ съ тѣмъ В. К. Михаилъ Павловичъ, письмомъ отъ 17 февраля увѣдомилъ Главноуправляющаго, что, признавая пользу, которая можетъ произойти отъ предполагаемаго устройства дороги и желая, по возможности, содѣйствовать успѣху этого дѣла, Его Высочество согласенъ дозволить, при продолженіи дороги до Павловска, устроить нѣкоторыя для удовольствія публики строенія, но съ тѣмъ, чтобы планы ихъ были представлены на Его утвержденіе и чтобы отошедшая подъ постройки земля не считалась собственностью компаніи.

По всеподданнѣйшему докладу Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями 21 февраля вышеприведенныхъ соображеній, Императору Николаю Павловичу угодно было согласиться на испрашиваемое обществомъ направленіе съ тѣмъ, чтобы: 1) поле, необходимое для артиллерійскихъ опытовъ, было осушено за счетъ общества; 2) былъ устроенъ мостъ чрезъ второй обводный каналъ, если такой будетъ сооруженъ; 3) въ огражденіе публики въ аллеяхъ Павловскаго парка и вообще въ ночное время отъ опасности движенія паровыхъ машинъ, на машинахъ были колокольчики или предупреждающіе знаки, и 4) въ городѣ не выходили изъ экипажей (вагоновъ) на пространствѣ между заставой и конторой, гдѣ должны осматриваться виды пріѣзжающихъ.

Этимъ былъ окончательно рѣшенъ вопросъ о направленіи, и 15 марта 1836 года Главноуправляющій Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, при всеподданнѣйшемъ своемъ докладѣ, представилъ на Высочайшее благовозрѣніе проектъ положенія о привиллегіи и ходатайство учредителей общества объ увеличеніи акціонернаго капитала въ 3 милліона рублей на сумму до 500 тысячъ, въ виду обязательнаго для нихъ постановленія выстроить новый мостъ и вздорожанія цѣнъ на желѣзо въ Англіи.

Проектъ положенія и ходатайство были Высочайше утверждены 21 марта, но вслѣдъ затѣмъ 30 марта учредители обратились съ прошеніемъ на Высочайшее Имя о предоставленіи имъ на правахъ собственности отъ 1.500 до 2.000 десятинъ неудобной земли въ окрестностяхъ столицы, расположенныхъ по линіи желѣзной дороги и принадлежащихъ отчасти казнѣ, отчасти Удѣльному вѣдомству, съ тѣмъ, чтобы, по осушеніи ихъ, могли быть построены по обѣимъ сторонамъ дороги дачи для найма лѣтняго помѣщенія жителей столицы.

Прошеніе это по Высочайшему повелѣнію было передано графу Толю графомъ Новосильцевымъ уже 18 апрѣля при чемъ Его Величеству угодно было,

чтобы Главноуправляющимъ Путями Сообщенія и Публичными Зданіями были объ этихъ земляхъ собраны всѣ нужныя справки и доложены съ своимъ мнѣніемъ, имѣя при этомъ въ виду, чтобы крестьяне, въ округѣ этихъ земель поселенные, не были стѣснены въ своихъ правахъ и не лишились чрезъ то нужныхъ имъ пастбищъ.

Между тѣмъ уже 15 апрѣля 1836 г. послѣдовалъ Указъ Правительствующаго Сената съ опубликованіемъ Высочайше утвержденнаго 21 марта Положенія объ учрежденіи общества акціонеровъ для сооруженія желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до Царскаго Села съ продолженіемъ до Павловска. Положеніемъ этимъ, кромѣ разныхъ условій, указанныхъ въ предъидущихъ неотмѣненныхъ Высочайшихъ резолюціяхъ и выговоренныхъ В. К. Михаиломъ Павловичемъ, устанавливались между прочимъ слѣдующія главнѣйшія права и обязанности компаніи:

Ст. I компаніи присвоивалось исключительное право устроить желѣзную дорогу изъ С.-Петербурга въ Царское Село съ продолженіемъ оной до Павловска по утвержденной для сего линіи, съ тѣмъ, чтобы въ продолженіе первыхъ десяти лѣтъ по выдачѣ сей привиллегіи, никто не имѣлъ права строить на означенномъ разстояніи подобной дороги, а по минованіи тѣхъ десяти лѣтъ, устроенная компаніей дорога оставалась ея собственностью.

На основаніи статьи XII дѣйствіе привиллегіи подлежало пресѣченію, если дорога не будетъ окончательно устроена въ теченіе двухъ лѣтъ.

Ст. II, такъ какъ дорога по указанному направленію касается только нижней части Царскаго Села, компаніи предоставлялось устроить по окружности города другую побочную желѣзную дорогу, дабы каждый проѣзжающій могъ сходить, гдѣ ему нужно.

Ст. V разрѣшено было увеличить капиталъ на 500 тысячъ рублей выпускомъ новыхъ акцій, если предположеннаго капитала въ 3 мил. рублей окажется недостаточнымъ.

Ст. VI компаніи при устройствѣ дороги предоставлялись всѣ преимущества казенныхъ работъ и значительныя права на земли.

Ст. VII предоставляла компаніи безпошлинный ввозъ иностраннаго желѣза въ потребномъ количествѣ, если русскіе заводчики не согласятся поставить таковое въ опредѣленный срокъ въ потребной добротѣ и формѣ и по цѣнамъ не болѣе, какъ 15% дороже тѣхъ, по которымъ могло бы обойтись иностранное желѣзо съ поставкою въ Петербургъ. Паровые экипажи, вагоны и прочія машины допускались безпошлинно.

Ст. VIII желѣзная дорога освобождалась отъ какихъ либо казенныхъ сборовъ или налоговъ.

Чтобы не возвращаться къ льготамъ, сверхъ сего впослѣдствіи предо-

ставленнымъ Обществу Царскосельской желѣзной дороги, отмѣтимъ здѣсь, что 17 августа 1844 г. генералъ-адъютантомъ графомъ Бенкендорфомъ было объявлено Правленію, что Его Величество не имѣетъ намѣренія устраивать когда либо другую желѣзную дорогу отъ С.-Петербурга до Царскаго Села.

Такое Высочайшее обѣщаніе почему-то оставалось неизвѣстнымъ Главноуправляющему до 1853 года, когда, вслѣдствіе возникшаго недоразумѣнія, было по всеподданнѣйшему докладу Главноуправляющаго 16 ноября подтверждено Высочайшей резолюціей.

Льгота эта продолжаетъ и донынѣ стѣснять сообщеніе съ Царскимъ Селомъ по С.-Петербурго-Варшавской жел. дорогѣ, а равно вообще постройку какихъ либо подъѣздныххъ дорогъ въ данной мѣстности.

Въ 1847 году 8 іюля состоялось [illegible]

другихъ странъ. Дѣлопроизводство, какъ видно, велось съ чрезвычайной энергіею подъ непосредственнымъ руководительствомъ Самого Императора Николая Павловича, такъ что промежутки времени между разными исполнительными дѣйствіями лишь въ рѣдкихъ случаяхъ превосходили нѣсколькихъ дней.

Вникая ближе во всѣ акты этого періода, нельзя не подмѣтить одного весьма существеннаго обстоятельства, доказывающаго, въ какой мѣрѣ, даже при сознаніи пользы желѣзныхъ дорогъ, не сознавалось то значеніе, которое имъ суждено было обрѣсти впослѣдствіи во всей хозяйственной, гражданской и политической жизни страны. Дѣйствительно, всѣ сомнѣнія, колебанія и задержки вращались почти исключительно на почвѣ вопросовъ о соотвѣтствіи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи мѣстнымъ климатическимъ условіямъ, о вредѣ, который онѣ могутъ причинить крестьянскому заработку, о возможности собрать необходимые капиталы и о могущемъ послѣдовать раззореніи акціонеровъ, но никакихъ опредѣленныхъ возраженій противъ сущности испрашиваемой Герстнеромъ привиллегіи сдѣлано не было; она была лишь какъ-то обойдена и, къ счастью, ограничена Царскосельской дорогой, хотя и то, повидимому, въ видѣ опыта.

Если же взглянуть съ теперешней точки зрѣнія, то нельзя не испугаться тѣхъ результатовъ, которые произошли бы въ случаѣ осуществленія означенной привиллегіи. Въ теченіе 20-ти лѣтняго срока испрашиваемой Герстнеромъ привиллегіи, желѣзнодорожное дѣло настолько прогрессировало, что этого срока могло оказаться вполнѣ достаточнымъ для покрытія Россіи цѣлой сѣтью, которая оставалась бы собственностью владѣльца на вѣчныя времена съ почти неограниченными выговоренными правами.

Изъ мотивовъ, приведенныхъ въ Положеніи 21 марта 1836 года, видно, что учредители разсчитывали уже открыть 1 октября того же года дорогу отъ Фонтанки до Царскаго Села. Къ производству работъ было приступлено 1 мая при участіи австрійскихъ инженеровъ и хотя къ концу сентября рельсы были уложены, но, за неприбытіемъ изъ-за границы паровозовъ, могло производиться лишь временное конное движеніе. Открытіе дороги состоялось лишь 30 октября 1837 года и весьма торжественно, въ присутствіи высшихъ чиновъ и массы народа, причемъ послѣ молебствія былъ отправленъ, подъ управленіемъ самого Герстнера, первый поѣздъ въ составѣ 8 вагоновъ. Съ перваго же дня публика стала съ удовольствіемъ ѣздить по дорогѣ, но поѣзда при помощи паровозовъ сначала ходили между Петербургомъ и Царскимъ Селомъ только по воскреснымъ и праздничнымъ днямъ. Съ 30 января 1838 г. началось ежедневное отправленіе поѣздовъ до Царскаго Села на лошадяхъ, а съ 4 апрѣля 1838 г. исключительно паровозною тягою.

Послѣ рѣшенія вопроса о Царскосельской желѣзной дорогѣ Герстнеръ еще не оставлялъ заботы о другихъ. 26 іюня 1836 г. учредители Царскосельской компаніи обратились къ генералъ-лейтенанту Горголи, временно замѣщавшему графа Толя, съ прошеніемъ, въ которомъ, между прочимъ, увѣ-

домляя о предполагаемомъ Герстнеромъ образованіи акціонерной компаніи для построенія дороги до Петергофа, ходатайствовали о собраніи необходимыхъ имъ для сего статистическихъ свѣдѣній о числѣ проѣзжающихъ въ промежутокъ времени съ 28 іюня по 29 іюля, съ вознагражденіемъ лицъ, кои будутъ заниматься симъ счисленіемъ, за счетъ компаніи. Ходатайство это было уважено 30 іюня.

Въ это время, очевидно, были сдѣланы Герстнеромъ публикаціи о подпискѣ на постройку жел. дороги до Ораніенбаума чрезъ Петергофъ, такъ какъ 4 августа 1836 г. Министръ Внутр. Дѣлъ, тайный сов. Блудовъ, вслѣдствіе извѣщенія Министра Двора, увѣдомилъ генералъ-лейтенанта Горголи, что Императоръ, прочитавъ о публикаціи Герстнера на постройку линіи чрезъ Петергофъ, повелѣлъ Министру Внутреннихъ Дѣлъ узнать, на чемъ основалъ Герстнеръ свое объявленіе. При этомъ тайн. совѣтникъ Блудовъ просилъ ген.-лейтен. Горголи извѣстить его, имѣется ли въ Главномъ Управленіи какое либо дѣло о проведеніи такой линіи и въ чемъ оно заключается.

Такой же запросъ поступилъ и отъ Министра Финансовъ отъ 2 сентября 1836 г.

На оба запроса ген.-лейт. Горголи отвѣтилъ, что, при разрѣшеніи привиллегіи на постройку Царскосельской желѣзной дороги, Герстнеру было объявлено, что всѣ другія предположенія его о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ оставлены безъ разсмотрѣнія до выясненія на практикѣ результатовъ постройки и эксплоатаціи Царскосельской желѣзной дороги.

Какъ усматривается изъ Высочайше утвержденнаго 24 іюля 1836 г. журнала Комитета Министровъ отъ 14 іюля, Министръ Внутреннихъ Дѣлъ 11 іюля доводилъ до свѣдѣнія Комитета, что Главноначальствующій въ Москвѣ, генералъ-отъ-инфантеріи графъ Толстой, 2 іюля сообщилъ ему, что Герстнеръ получилъ отъ Московскаго Генералъ-Губернатора отзывъ съ изъявленіемъ готовности споспѣшествовать устроенію желѣзной дороги въ 100 верстъ отъ Москвы до Коломны, но, за отсутствіемъ князя Голицына, обратился къ графу Толстому съ просьбой о снабженіи шести партій инженеровъ открытыми листами, объ оказаніи имъ содѣйствія при съемкѣ и нивеллировкѣ между Москвою и Коломною и о командировкѣ 25 человѣкъ солдатъ, съ платой по 1 руб. Изъявляя свое согласіе, князь Голицынъ, по мнѣнію графа Толстого, имѣлъ, безъ сомнѣнія достаточныя свѣдѣнія, но онъ, графъ Толстой, не имѣя этихъ свѣдѣній въ своихъ дѣлахъ, не убѣжденъ въ пользѣ устроенія означенной дороги, а признаетъ болѣе полезнымъ устройство судоходнаго пути

соединеніемъ Москвы рѣки съ Волгой. Поэтому, не удовлетворивъ ходатайства Герстнера, увѣдомилъ Министра Внутреннихъ Дѣлъ. Послѣдній, съ своей стороны, доложилъ Комитету, что о постройкѣ означенной дороги и водянаго сообщенія въ Министерствѣ Внутреннихъ Дѣлъ не имѣется никакихъ свѣдѣній.

8 августа Министръ Внутреннихъ Дѣлъ вошелъ въ Комитетъ Министровъ съ новымъ представленіемъ, въ которомъ объяснялъ, что Герстнеръ вновь ходатайствовалъ о разрѣшеніи произвести нивеллировку мѣстности между Коломной и Москвой. Признавая съ своей стороны, что нивеллировка принесетъ пользу въ топографическомъ отношеніи, а неудобствъ имѣть не можетъ и не требуетъ издержекъ казны, Министръ Внутреннихъ Дѣлъ полагалъ разрѣшить Главноначальствующему Москвы снабдить Герстнера открытыми листами.

Представленіе это было заслушано въ Комитетѣ Министровъ 11 августа 1836 года, и по докладу Императору состоялась 29 августа слѣдующая Собственноручная Высочайшая резолюція:

„Симъ дѣломъ нечего торопиться, а надо ждать возвращенія князя „Голицина: кромѣ того г. Герстнеръ публиковалъ въ газетахъ объ устрой- „ствѣ имъ желѣзной дороги чрезъ Петергофъ въ Ораніенбаумъ, о чемъ „тамошніе помѣщики ничего не знаютъ, и врядъ ли дадимъ свое согласіе, „ежели вздумаетъ проводить дорогу чрезъ сады Петергофскіе“.

Затѣмъ, въ представленіи своемъ отъ 15 октября 1836 г. Министръ Внутреннихъ Дѣлъ сообщилъ, что поставленный въ извѣстность о Высочайшей волѣ, что съ симъ дѣломъ нечего торопиться, а подождать возвращенія князя Голицына, онъ увѣдомилъ о томъ Главноначальствующаго въ Москвѣ, генерала-отъ-инфантеріи Толстого, иностранца Герстнера и князя Голицына, по возвращеніи сего послѣдняго изъ-за границы. Князь Голицынъ сообщилъ Министру, что, полагая желѣзныя дороги очень полезными въ обширномъ Русскомъ государствѣ, ежели опытъ укажетъ, что климатъ намъ не препятствуетъ устройству оныхъ, онъ точно согласился на желаніе Герстнера, чтобы сдѣлать предварительную на его счетъ съемку и нивеллировку дороги отъ Москвы до Коломны и на семъ основалъ проектъ, который далъ бы способъ собрать нужный капиталъ для сего устройства; что онъ, князь Голицынъ, продолжаетъ быть мнѣнія о желательности приступа Герстнеромъ къ предварительнымъ работамъ, но сожалѣетъ, что Герстнеръ преждевременно публиковалъ объ устройствѣ оной дороги, не выждавъ опыта устраиваемой Царскосельской дороги. Съ своей стороны Министръ Внутреннихъ Дѣлъ, прося Комитетъ Министровъ представить на благовоззрѣніе Императора отзывъ князя Голицына, признавалъ возможнымъ удовлетворить Герстнера.

Комитетъ Министровъ, заслушавъ 20 октября настоящій отзывъ, мнѣніемъ положилъ: согласно съ заключеніемъ Министра Внутреннихъ Дѣлъ, дозволить Герстнеру произвести на собственный счетъ нивеллировку и съемку мѣстъ отъ Москвы до Коломны, но съ тѣмъ, чтобы онъ приступилъ къ сему не иначе, какъ по предварительному добровольному соглашенію съ помѣщиками, коихъ земли лежатъ на предполагаемомъ имъ направленіи дороги, чтобы настоящее дозволеніе отнюдь не считалъ разрѣшеніемъ устройства самой желѣзной дороги и чтобы, въ случаѣ, если устройство оной будетъ признано Правительствомъ неудобнымъ, онъ не имѣлъ права просить никакого вознагражденія за произведенныя имъ по сему дѣлу издержки.

Положеніе это Высочайше утверждено *30 октября* 1836 года.

Въ періодъ постройки Царскосельской желѣзной дороги, Правленіе общества неоднократно входило съ разными ходатайствами, обыкновенно принимавшимися благосклонно. Изъ нихъ не безъинтересно будетъ остановиться на ходатайствѣ о полуторамилліонномъ займѣ для окончанія дороги и отмѣтить сужденія по этому поводу Комитета Министровъ, весьма характеризующія тогдашніе финансовые взгляды Правительства по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ.

Въ своемъ журналѣ 3 августа 1837 г. Комитетъ Министровъ высказалъ, что если, съ одной стороны, неувѣренность многихъ лицъ въ успѣшномъ ходѣ дѣлъ общества Царскосельской желѣзной дороги даже и по устроеніи оной даетъ думать, что ссуда на окончаніе сего предпріятія не получитъ одобренія, то, съ другой стороны, нельзя не опасаться, что рѣшительное отклоненіе такого ходатайства можетъ, ко вреду духа предпріимчивости, возродить сомнѣніе въ готовности Правительства способствовать частнымъ общеполезнымъ начинаніямъ и произведетъ, особенно въ чужихъ краяхъ, между людьми, пристрастными къ желѣзнымъ дорогамъ, невыгодное впечатлѣніе, возбудивъ упреки, что Правительство изъ одного только лишь финансоваго разсчета отрекается отъ содѣйствія къ окончательному завершенію предпріятія, которое есть еще первый опытъ подобныхъ дорогъ въ Россіи и на которое уже употреблены значительныя суммы.

По симъ соображеніямъ Комитетъ полагалъ, что выдача ссуды зависитъ отъ благовоззрѣнія Государя, такъ какъ она не могла бы быть произведена по банковымъ правиламъ, на законномъ основаніи, какъ сопряженная съ рискомъ.

Ссуда эта, послѣ изысканія Министромъ Финансовъ источника, была Высочайше разрѣшена 7 ноября 1837 г.

Полученной привиллегіей только на Царскосельскую желѣзную дорогу Герстнеръ остался, повидимому, неудовлетвореннымъ. Не встрѣтивъ сочув-

ствія къ осуществленію всего задуманнаго имъ грандіознаго плана цѣлой сѣти дорогъ въ Россіи, Царствѣ Польскомъ и въ Финляндіи, Герстнеръ покинулъ Россію, не дождавшись даже открытія въ 1838 году полнаго паровознаго движенія по Царскосельской желѣзной дорогѣ, и отправился въ Америку, гдѣ при сравнительно большемъ расцвѣтѣ желѣзнодорожнаго дѣла, разсчитывалъ найти новое поле для своей учредительской дѣятельности. И дѣйствительно, онъ занялся тамъ разработкою грандіозныхъ желѣзнодорожныхъ плановъ но, не доведя ихъ до конца, скончался 12 апрѣля 1840 года.

Австрія чтитъ Франца Антона Риттера фонъ-Герстнера, какъ творца своей первой желѣзной дороги, хотя и конной.

Не меньшую добрую память заслуживаетъ онъ въ Россіи какъ человѣкъ, не только создавшій первую русскую паровозную желѣзную дорогу, но и возбудившій своими энергіею и настойчивостью самый вопросъ о пользѣ и необходимости желѣзныхъ дорогъ въ Россіи.

Періодъ 1838-1842 годовъ.

Значительная стоимость Царскосельской желѣзной дороги, достигавшая по отчетамъ общества уже въ годъ ея открытія 1.437.619 руб., или 57.504 руб. на версту при сравнительной ничтожности искусственныхъ и иныхъ сооруженій и убыточность ея эксплоатаціи были, повидимому, причиной того, что вопросъ о цѣлесообразности желѣзныхъ дорогъ въ Россіи снова возбудилъ сомнѣнія.

Такъ, 31 декабря 1838 года Главноуправляющій Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, довелъ до свѣдѣнія Комитета Министровъ, что Статсъ-Секретарь Танѣевъ 9 декабря препроводилъ ему, графу Толю, записку, поданную Его Величеству 6 декабря тайн. совѣт. Николаемъ Муравьевымъ объ устройствѣ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, съ собственноручною надписью Государя **„Г. Толю на разсмотрѣніе“.**

Въ своей запискѣ Муравьевъ находилъ, что съ возрастаніемъ народонаселенія въ Россіи возрастаетъ настоятельная необходимость въ развитіи путей сообщенія, между родами которыхъ надлежитъ отдать преимущество желѣзнодорожнымъ путямъ. Находя, что первой наиболѣе нужной постройкой является проведеніе рельсоваго пути между обѣими столицами, Муравьевъ полагалъ необходимымъ строить этотъ путь въ видѣ трехъ конныхъ и трехъ паровозныхъ, изъ коихъ одинъ запасный на случай исправленія дороги. При этомъ онъ твердо стоялъ на томъ, чтобы, не смотря на затраты на эту дорогу, всѣ вообще этого рода постройки производились непосредственнымъ распоряженіемъ Государства, а не частными лицами и цѣлыми компаніями.

Во всеподданнѣйшемъ докладѣ своемъ 25 декабря, графъ Толь, признавая правильность взляда Муравьева, что съ возрастаніемъ народонаселенія увеличивается и потребность въ улучшенныхъ путяхъ сообщенія, находилъ, что однимъ устройствомъ желѣзныхъ дорогъ еще не достигается цѣль. Желѣзныя дороги, по его мнѣнію, наиболѣе выгодны для страны съ развитой мануфактурной дѣятельностью, гдѣ существуетъ дѣятельный сбытъ фабричныхъ издѣлій, для равномѣрности предложенія которыхъ на рынкѣ сбыта необходимо соединять мануфактурные центры быстрыми и постоянными сообщеніями; но въ Россіи, обладающей самыми удобными водяными сообщеніями и довольно продолжительнымъ саннымъ путемъ, графъ Толь не видѣлъ мѣстностей, гдѣ бы примѣненіе желѣзныхъ дорогъ могло быть сдѣлано съ вѣроятнымъ успѣхомъ. Россія, страна земледѣльческая и сбытъ ея сыраго продукта не нуждается въ скорой и срочной доставкѣ и капиталъ обращается одинъ разъ въ годъ.

По этимъ причинамъ графъ Толь находилъ мнѣніе тайн. сов. Муравьева о необходимости для Россіи большихъ желѣзнодорожныхъ линій неправильнымъ.

Что же касается дороги отъ Петербурга до Москвы, то, какъ говорилъ графъ Толь: «признаюсь Вашему Величеству, что есть нѣкоторыя умозрѣнія въ пользу сей дороги, но эти умозрѣнія въ статистическомъ отношеніи еще столь неопредѣленны и столь невѣрны, что на нихъ нѣтъ возможности основать такого огромнаго предпріятія, каково есть устройство упомянутой дороги.» При этомъ графъ Толь не видѣлъ особой надобности въ устройствѣ этой дороги, такъ какъ Петербургъ достаточно соединенъ съ Волховскимъ бассейномъ и что при производствѣ нѣкоторыхъ уже проектированныхъ Главнымъ Управленіемъ улучшеній Маріинской и Вышневолоцкой системъ, сообщеніе это еще болѣе будетъ развито, при томъ безъ затраты столь значительныхъ суммъ, какая требуется на устройство желѣзной дороги между обѣими столицами.

Комитетъ Министровъ, по разсмотрѣнію этого вопроса, журналомъ отъ 10 января 1839 г. находилъ, что предложеніе тайн. сов. Муравьева не заключаетъ въ себѣ ничего новаго и разсужденія его настолько общи, что не представляется повода входить въ ихъ разсмотрѣніе. Что же касается до устройства желѣзныхъ линій между двумя столицами или между другими пунктами государства, то вслѣдствіе громадныхъ разстояній, недостатка капиталовъ, не удовлетворяющихъ еще многимъ другимъ отраслямъ промышленности и по самому малому ихъ развитію, правительство не можетъ приступить къ этому вопросу иначе, какъ съ соблюденіемъ большей осторожности, нежели въ другихъ европейскихъ государствахъ. Одни желаютъ дорогу между Петербургомъ и Москвою, другіе между Петербургомъ и Рыбинскимъ, наконецъ третьи стоятъ за соединеніе между собой разныхъ пунктовъ водяныхъ путей сообщенія.

Необходимо взвѣсить всѣ данныя въ торговомъ и гражданскомъ отношеніяхъ этихъ направленій, пожертвованія, какія они потребуютъ и выгоды, какія отъ нихъ можно ожидать въ будущемъ. Отсрочка на 2 или на 3 года менѣе вредна, нежели ошибка въ разсчетахъ. Вопросъ же о желѣзныхъ дорогахъ все болѣе и болѣе выясняется и устройство ихъ въ чужихъ краяхъ не вездѣ признается одинаково полезнымъ; многіе начинаютъ тамъ думать, что желѣзныя дороги болѣе пригодны для частаго и скораго передвиженія жителей, но не для торговли. Поэтому слѣдуетъ выждать разрѣшенія вопроса о пригодности желѣзныхъ дорогъ за границей и тогда Россія, воспользовавшись опытомъ, безъ особыхъ пожертвованій можетъ принять ихъ у себя. На основаніи этихъ соображеній Комитетъ Министровъ полагалъ оставить предложеніе тайн. сов. Муравьева безъ послѣдствій и возложить на Министра Финансовъ и Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями собраніе всѣхъ необходимыхъ по этому вопросу свѣдѣній.

На журналѣ этомъ 22 января 1839 года Императоромъ Николаемъ Павловичемъ начертана собственноручно слѣдующая резолюція:

„Не лишне будетъ однако поручить Г. Толю нынѣ же заняться всѣми „нужными соображеніями для устройства желѣзной дороги отъ Рыбинска „къ С.-Петербургу, ибо выгоды сей дороги кажется были бы неоспоримы“.

Вторая записка по тому же предмету, представленная тайн. сов. Муравьевымъ Императору, разсмотрѣнная въ Комитетѣ Министровъ по журналу отъ 31 января, Высочайше утвержденному 10 февраля, ни въ чемъ не измѣнила предъидущаго рѣшенія.

Вообще въ дѣлахъ того времени нельзя не подмѣтить, что не только отдѣльные Министры, но и Комитетъ Министровъ, даже по открытіи Царскосельской желѣзной дороги, продолжали относиться съ недовѣріемъ къ желѣзнымъ дорогамъ; только послѣ вышеприведенной Высочайшей резолюціи, положенной на докладѣ 8 іюня 1835 года, представляемыя заключенія излагались въ болѣе осторожной редакціи, напримѣръ сопоставляя желѣзныя дороги съ водяными сообщеніями и стараясь предотвратить рѣшительный шагъ. Наоборотъ, всѣ резолюціи Императора Николая Павловича постоянно обнаруживали увѣренность въ полезности и необходимости желѣзныхъ дорогъ, если же въ нѣкоторыхъ случаяхъ и не выражали категорическаго рѣшенія, то во всякомъ случаѣ давали дѣлу дальнѣйшій ходъ.

Особаго значенія въ данномъ случаѣ не могло не имѣть отрицательное убѣжденіе графа Толя, какъ лица, по должности Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями непосредственно вѣдавшаго это дѣло.

Хотя по всеподданнѣйшему его докладу отъ 12 мая 1837 г. и состоялось съ Высочайшаго соизволенія командированіе подполковника Мельникова

и капитана Кербедза за границу для ознакомленія съ замѣчательными работами по инженерной части и хотя лица эти, объѣхавъ Германію, Бельгію, Швейцарію, Францію и Англію, безъ сомнѣнія, не преминули доложить ему о созрѣвавшихъ уже тогда въ западной Европѣ свѣтлыхъ взглядахъ на будущ-



Рис. 8. — Инженеръ Маіоръ С. В. Кербедзъ съ портрета конца 30-хъ годовъ.

ность желѣзныхъ дорогъ, тѣмъ не менѣе убѣжденія графа Толя продолжали оставаться непоколебленными.

Весьма характернымъ въ этомъ отношеніи документомъ можетъ служить всеподданнѣйшій отчетъ Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, представленный 15 марта 1839 года *).

*) Арх. М. П. С. кн. № 87, ст. 27.

Въ этомъ отчетѣ, между прочимъ, по поводу представленій Герстнера и нѣкоторыхъ жителей Москвы относительно постройки желѣзной дороги отъ Москвы до Коломны, графъ Толь, не раздѣляя мнѣній о выгодахъ дороги, говоритъ: «Мнѣ кажется, Ваше Величество, что вопросъ объ устройствѣ въ Россіи желѣзныхъ дорогъ, коими предполагается въ разныхъ мѣстахъ замѣнить съ большою выгодою водяныя сообщенія, требуетъ разсмотрѣнія въ особенности самаго характера нашего судоходства.» Далѣе въ томъ же отчетѣ графъ Толь доказываетъ, что обосновываясь на примѣрѣ конно-машинныхъ судовъ на Волгѣ, внутренняя торговля Россіи нуждается въ дешевизнѣ доставки, а не въ скорости и что благосостояніе внутренней торговли Россіи требуетъ болѣе не постройки желѣзныхъ дорогъ, но улучшенія судоходства.

Противъ этихъ сужденій положена собственноручно Государемъ слѣдующая резолюція:

„Вопросъ этотъ Я не умѣю рѣшить, но признаюсь, Я болѣе склоняюсь признать желѣзную дорогу вещью весьма полезною и значительно „облегчающею внутренюю торговлю“.

Не менѣе характеренъ всеподданнѣйшій докладъ Главноуправляющаго отъ 12 апрѣля того же 1839 года**) во исполненіе вышеприведенной Высочайшей резолюціи отъ 22 января по предмету желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до Рыбинска.

Приводя въ этомъ докладѣ справочныя цѣны на перевозку грузовъ отъ Рыбинска до Петербурга, Главноуправляющій считалъ доказанной необходимость дешевизны доставки, а не ея скорости и видѣлъ въ этомъ явленіи совершенно неблагопріятный приговоръ для устройства сказанной дороги.

Стоимость желѣзной дороги протяженіемъ въ 600 верстъ Главноуправляющій оцѣнивалъ не менѣе 150 милліоновъ рублей, проектируя ее для конной тяги.

Предполагая, что груза будетъ перевезено 24.700.000 пудовъ, а расходъ по его перевозкѣ обойдется въ 28.665.083 р. 46 коп., Главноуправляющій разсчитывалъ, что перевозка пуда груза будетъ стоить 1 р. 16 к. или вдвое дороже доставки водою и приходилъ къ заключенію, что по Рыбинской дорогѣ или ничего не повезутъ или только самое ничтожное количество экстренной клади и что вообще желѣзныя дороги наиболѣе пригодны только для перевозки пассажировъ.

Къ числу особо своеобразныхъ взглядовъ графа Толя, изложенныхъ въ этомъ докладѣ, слѣдуетъ отнести обращеніе съ его стороны вниманія Госу-

---

*) Арх. М. П. С. книга 24—1839 г., ст. 31.

даря, что, по мнѣнію одного писателя, Мишеля Шевалье, въ Европѣ и Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ перевозка пассажировъ по желѣзнымъ дорогамъ «есть самое демократическое учрежденіе, какое только можно бы придумать для преобразованія государства», и это мнѣніе графъ Толь считалъ совершенно справедливымъ. «Развитіе водяныхъ путей сообщенія», говорилъ онъ, «не разовьетъ въ Государствѣ демократическихъ идей и распространитъ въ народѣ благосостояніе несравненно болѣе, нежели какія либо желѣзныя дороги».

Докладъ этотъ, повидимому, какъ говорится, переполнилъ чашу и при разсмотрѣніи его Государю угодно было выразить мнѣніе, что по развитію устройства желѣзныхъ дорогъ въ Сѣверной Америкѣ, было бы весьма полезнымъ послать для осмотра ихъ двухъ офицеровъ и Высочайше повелѣть «**Сообразить сіе и представить**».

Во исполненіе сей Высочайшей воли, графомъ *) были избраны «отличнѣйшіе и благонадежнѣйшіе» штабъ-офицеры, полковникъ Крафтъ и подполковникъ Мельниковъ и откомандированы на одинъ годъ съ іюня 1839 по іюнь 1840 года.

Такимъ образомъ, изъ-за вопроса о Рыбинской желѣзной дорогѣ и, можетъ быть, даже изъ-за напоминанія въ докладѣ о Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ, состоялась эта командировка, давшая впослѣдствіи столь благіе результаты по отношенію къ дорогѣ С.-Петербурго-Московской.

Зарожденіе второй желѣзной дороги въ Россіи, а именно Варшавско-Вѣнской, относится къ 1838 году, когда по иниціативѣ своего тогдашняго Управляющаго графа Лубенскаго Польскій Банкъ вошелъ въ переговоры съ группой капиталистовъ, во главѣ которой стоялъ варшавскій банкиръ Петръ Штейнкеллеръ, относительно образованія акціонернаго общества для постройки желѣзной дороги отъ Варшавы къ Австрійской границѣ по направленію къ Вѣнѣ. Первоначально дорога предполагалась для конной тяги. Общество это съ Высочайшаго соизволенія въ іюнѣ 1838 г. было образовано съ капиталомъ въ 21 милл. польскихъ злотыхъ или 500.000 фунтовъ стерлинговъ, раздѣленныхъ на 5.000 акцій основныхъ съ добавленіемъ 200 акцій учредительскихъ.

---

*) Всеподданнѣйшій докладъ 7 мая 1839 г., см. арх. М. П. С. кн. 24.

6 го января 1839 года, Товарищъ Министра, Статсъ-Секретарь Царства Польскаго дѣйствительный статскій совѣтникъ Туркулъ представилъ Императору всеподданнѣйшій докладъ о ходатайствѣ Намѣстника Царства Польскаго объ учрежденіи желѣзной дороги подъ наименованіемъ дороги между Варшавою и Вѣною, при чемъ испрашивалъ Высочайшее соизволеніе



Рис. 9. — Петръ-Антонъ Штейнкеллеръ.

на удостоеніе Высочайшимъ подписаніемъ приложенныхъ декрета и контракта съ банкиромъ Штейнкелеромъ и объ отправкѣ таковыхъ немедленно къ князю Варшавскому съ фельдъегеремъ. На докладѣ этомъ послѣдовала Высочайшая резолюція: **«Я прочелъ, но считаю дѣло слишкомъ важнымъ, чтобы раз«рѣшить прямо, не передавъ на разсмотрѣніе Департамента Польскихъ «Дѣлъ. Поэтому сейчасъ послать въ оный, съ тѣмъ, чтобы завтра ут«ромъ было разсмотрѣно и представлено въ тотъ же день».**

Государственный Совѣтъ по Департаменту Польскихъ Дѣлъ, заслушавъ это представленіе на слѣдующій день, не входя въ обсужденіе пользы и необходимости дороги, какъ Высочайше разрѣшенной уже прежде, разсмотрѣлъ только финансовую сторону, недостаточно, по его мнѣнію, разъясненную представленными данными, и полагалъ поднести проекты декрета и контракта къ Высочайшему подписанію, предоставивъ Намѣстнику права, на то, чтобы

въ случаѣ если и онъ, при ближайшей извѣстности дѣла, раздѣлитъ сомнѣнія, исполненіе декрета было имъ пріостановлено и все дѣло представлено вновь съ его заключеніемъ.

На журналѣ этомъ, возвращенномъ отъ Государя въ ночь съ 7 на 8 января, Собственноручная Его Величества резолюція:

«Журналъ сей послать въ копіи Князю Варшавскому съ тѣмъ, что съ мнѣніемъ Я согласенъ».



Рис. 10. — Инженеръ-Генералъ И. И. Денъ.

Такимъ образомъ, по ходатайству князя Паскевича, положеніе о постройкѣ этой дороги Высочайше утверждено 7 января 1839 года, при чемъ обществу была дана гарантія въ 4%. Работы были начаты въ томъ же году, но уже при разсчетѣ на паровозную тягу. Однако, хотя Правительство дало обществу субсидію въ 4 милл. польскихъ злотыхъ и два раза отдаляло назначенный для распродажи акцій срокъ, тѣмъ не менѣе, въ виду

несогласія Намѣстника на увеличеніе капитала, въ виду большей стоимости паровозной дороги противъ первоначально имѣвшейся въ виду конной, общество не нашло возможнымъ продолжать постройку и 31 мая 1842 года отъ нея отказалось.

Въ октябрѣ 1843 послѣдовалъ Высочайшій указъ о дальнѣйшемъ продолженіи постройки желѣзной дороги средствами казны, при чемъ Правительство возвратило обществу затраченный имъ капиталъ съ приплатой 4%. Въ



Рис. 11. — Инженеръ-Генералъ Э. И. Герсфельдъ.

1844 году работы были возобновлены средствами казны и затѣмъ, открываясь по участкамъ, дорога до границы вполнѣ открыта 1 апрѣля 1848 г. для эксплоатаціи самой же казной. Предсѣдателемъ Управленія Постройки былъ Инженеръ-Генералъ Денъ, а Главнымъ Строителемъ—Инженеръ-Генералъ Эдуардъ Герстфельдъ. Стоимость сооруженія на всемъ этомъ протяженіи $287^1/_2$ верстъ, съ вѣтвью отъ Скерневицъ до Ловича длиной $19^1/_2$ верстъ, составила вмѣстѣ съ подвижнымъ составомъ 7 милл. рублей.

Между тѣмъ, послѣ вышеозначенныхъ неудавшихся стараній Герстнера получить постройку дороги между С.-Петербургомъ и Москвою, вопросъ о ея постройкѣ продолжалъ стоять на очереди и вызывалъ разныя ходатайства и предложенія.

Изъ нихъ нельзя не отмѣтить ходатайства въ 1838 году статскаго совѣтника Абазы о разрѣшеніи учредить общество для постройки означенной дороги, полагая устроить ее съ двумя путями, изъ коихъ одинъ для паровозной тяги, а другой для перевозки тяжестей на лошадяхъ.

Для разсмотрѣнія этого ходатайства былъ опять учрежденъ особый Комитетъ, который, не отвергая пользы, которую могла бы принести желѣзная дорога чрезъ облегченіе способовъ перевозки тяжестей, призналъ однако, что нельзя согласиться, чтобы можно было ожидать большой пользы отъ умноженія быстроты переѣздовъ частныхъ пассажировъ между двумя столицами,

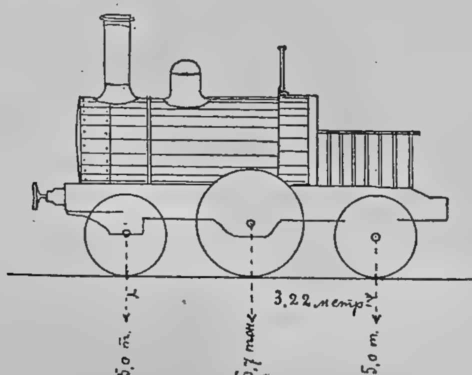


Рис. 12. — Типъ первыхъ паровозовъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги.

и что едва ли можно надѣяться на осуществленіе всѣхъ обѣщанныхъ просителемъ выгодъ, и даже можно опасаться, что «устройство и содержаніе дороги превзойдетъ разсчетъ, а доходъ—ожиданіе». Такимъ образомъ ходатайство Абазы было отклонено.

Въ то же время поступило новое предложеніе со стороны Лейпцигскихъ банкировъ *Дюфуръ* и *Гаркартъ* о составленіи общества на акціяхъ для постройки дороги между С.-Петербургомъ и Москвою, при чемъ они въ своихъ разсчетахъ предполагали движеніе свыше 200.000 пассажировъ и 24 милл. пудовъ груза въ годъ. Предложеніе это было однако замедлено разсмотрѣніемъ, повидимому, въ ожиданіи возвращенія командированныхъ въ Америку инженеровъ Крафта и Мельникова.

Къ данному времени относится также весьма оригинальное предложеніе отставного поручика Голіевскаго о «построеніи желѣзныхъ дорогъ въ Импе-

ріи безъ малѣйшаго со стороны казны пожертвованія и съ самымъ нечувствительнымъ для жителей».

При своемъ прошеніи, поданномъ Императору 17-го декабря 1837 года, поручикъ Голіевскій представилъ записку, въ которой, указавъ на природныя богатства Россіи, находилъ необходимымъ устройство желѣзныхъ дорогъ: 1) отъ С.-Петербурга до Одессы на Новгородъ, Боровичи, Великіе Луки, Витебскъ, Кіевъ и т. д. протяженіемъ 1.830 верстъ; 2) отъ Москвы чрезъ Витебскъ, Вилейку, Вильно, Гродно, Бѣлостокъ до Варшавы, протяженіемъ 1.360 верстъ, и 3) отъ Бѣлой Церкви (станція первой дороги) до Австрійской границы, протяженіемъ 410 верстъ; всего 3.600 верстъ.

Расходъ на эту сѣть былъ имъ исчисленъ, за исключеніемъ платы рабочимъ, въ 100 мил. руб., или 25 тысячъ на версту. Устройство желѣзныхъ дорогъ Обществами на акціяхъ онъ признавалъ неудобнымъ.

По его проекту рабочихъ должны были предоставить 15 губерній, по которымъ пролегала желѣзная дорога, по одному рабочему на 500 человѣкъ населенія съ лопатой и топоромъ. Все народонаселеніе, платящее подати (около 42 милл. человѣкъ), должно было платить ежегодно деньгами по $14^1/_2$ коп. съ души, что составило бы 6.020.000 руб. Срокъ исполненія работъ всей сѣти назначается въ 9 лѣтъ.

По разсмотрѣніи этихъ предположеній Голіевскаго въ Главномъ Управленіи Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій онѣ были признаны не заслуживающими уваженія по своей бездоказательности и Комитетомъ Министровъ оставлены 22 апрѣля 1838 года безъ послѣдствій.

Возникали и другія предположенія. Такъ, по Высочайшему повелѣнію, Генералъ-Фельдмаршалъ князь Варшавскій, при личномъ совѣщаніи съ Главноуправляющимъ Путями Сообщенія и Публичными Зданіями и Министромъ Финансовъ, передалъ имъ записки варшавскаго банкира Штейнкеллера, объ устройствѣ жел. дорогъ: одну отъ Варшавы до Нижняго-Новгорода, другую отъ Нѣмана (Форбурга) до Либавскаго порта.

Обязанности Правительства въ этихъ запискахъ опредѣлялись въ $4^1/_3$% гарантіи на затраченный капиталъ.

По разсмотрѣніи записокъ, Министръ Финансовъ и Главноуправляющій находили, что устройство жел. дороги отъ Варшавы до Нижняго-Новгорода, по своей грандіозности и по совершенному недостатку представленныхъ Штейнкеллеромъ данныхъ, должно считать несвоевременнымъ, а въ отношеніи второго предложенія, имѣя въ виду возможную выгоду отъ освобожденія торговли Царства Польскаго отъ тягостныхъ для нея транзитныхъ пошлинъ Пруссіи, графы Канкринъ и Толь признавали необходимымъ, предварительно разсмотрѣнія вопроса, возложить на князя Варшавскаго разсмотрѣніе и дополненіе

дѣла всѣми необходимыми свѣдѣніями и предоставить князю Варшавскому, для соображенія всѣхъ этихъ свѣдѣній и составленія проекта и условій съ Штейнкеллеромъ, войти въ сношеніе съ Министромъ Финансовъ и затѣмъ внести дѣло на Высочайшее утвержденіе.

Всеподданнѣйшій докладъ въ этомъ смыслѣ за общей подписью графа Толя и графа Канкрина Высочайше утвержденъ 28 мая 1839 г. Дѣло это однако не имѣло послѣдствій.

Періодъ 1840—1841 годовъ не можетъ быть отмѣченъ ничѣмъ замѣчательнымъ по части распространенія въ Россіи желѣзныхъ дорогъ. Онъ можетъ быть характеризованъ періодомъ затишья и сосредоточенія мысли.

Въ іюнѣ 1840 г. вернулись изъ командировки въ Америку инженеры полковникъ Крафтъ и подполковникъ Мельниковъ и привезли самыя удовлетворительныя свѣдѣнія о возможности существованія у насъ въ Россіи же-



Рис. 13.—Инженеръ Генералъ-Маіоръ Крафтъ.



Рис. 14.—Инженеръ Генералъ-Лейтенантъ Мельниковъ.

лѣзнодорожныхъ сообщеній съ успѣхомъ и пользою; тѣмъ не менѣе, вопросъ объ этихъ дорогахъ не двигался впередъ до конца 1841 года, и когда, по повелѣнію Государя, вопросъ о постройкѣ С.-Петербурго-Московской жел. дороги, былъ снова внесенъ на обсужденіе Особаго Комитета, то всѣ Министры

по прежнему оказывались противниками вообще желѣзныхъ дорогъ; въ томъ числѣ графъ Толь и графъ Канкринъ приводили опять уже прежде высказанные ими доводы; сторонниками же возможности и пользы устройства желѣзной дороги, между С.-Петербургомъ и Москвою являлись лишь трое приглашенныхъ въ Комитетъ, а именно: графъ *Бобринскій*, генералъ *Чевкинъ* и герцогъ *Лейхтенбергскій*, да повидимому еще графъ *Клейнмихель*. Авторы нѣкоторыхъ изданій, упоминающіе объ этихъ разногласіяхъ, свидѣтельствуютъ, что будучи недоволенъ отрицательностью мнѣній большинства и давъ полную свободу излиться всѣмъ этимъ мнѣніямъ до конца, Императоръ Николай Павловичъ пожаловалъ самъ въ засѣданіе 1 февраля 1842 года и, выслушавъ всѣ возраженія гг. Министровъ, изволилъ съ нахмуреннымъ лицомъ объявить рѣшительнымъ тономъ Высочайшую волю свою, что признаетъ сооруженіе жел. дороги между столицами вполнѣ возможнымъ и полезнымъ и что къ исполненію должно быть немедленно приступлено. Въ заключеніе Императоръ будто бы сказалъ, что, такъ какъ всѣ министры противъ устройства такой дороги, то онъ учреждаетъ для осуществленія этого важнаго предпріятія Особый Комитетъ, назначая предсѣдателемъ Наслѣдника Престола Цесаревича Александра Николаевича и при Комитетѣ особую Строительную Комиссію.

Хотя намъ, къ сожалѣнію, не удалось найти документа, подтверждающаго такой эпизодъ, но по всему видно, что нѣчто подобное непремѣнно должно было произойти, такъ какъ около указаннаго времени вопросъ о постройкѣ жел. дороги между С.-Петербургомъ и Москвою и притомъ средствами казны является категорически рѣшеннымъ, не смотря на разногласія.

Никакихъ подробностей относительно этого важнаго историческаго момента ни въ дѣлахъ Комитета Министровъ, ни въ дѣлахъ Особаго Комитета не содержится. Ихъ слѣдуетъ, можетъ быть, искать въ архивѣ Совѣта Министровъ, но вѣрнѣе всего предположить, что Императоръ Николай Павловичъ, видя себя въ этомъ дѣлѣ почти одинокимъ среди ближайшихъ сотрудниковъ, соизволилъ, наконецъ, выразить свою рѣшительную волю Наслѣднику Цесаревичу или лично или чрезъ управлявшаго Собственною Его Величества Канцеляріею Танѣева.

Во всякомъ случаѣ, указаніе на 1 февраля ошибочно и произошло вѣроятно отъ приданія тѣснаго значенія слову „нынѣ“, употребленному въ указѣ 1 февраля.

Высочайше учрежденный подъ предсѣдательствомъ Наслѣдника Цесаревича Комитетъ былъ открытъ уже 29 января 1842 г. *), когда и имѣлъ

*) См. дѣло означеннаго Комитета № 1, за этотъ годъ.

свое первое засѣданіе. Въ составѣ его находились: графы Толь, Канкринъ, Бенкендорфъ, Орловъ, Левашевъ, Киселевъ, Клейнмихель, А. Перовскій, М. Дестремъ, К. Чевкинъ, герцогъ М. Лейхтенбергскій и графъ Бобринскій (не присутствовавшій въ первыхъ засѣданіяхъ).

Открывая это первое засѣданіе Комитета, Августѣйшій Предсѣдатель его объяснилъ важность и обширность предстоящаго труда, успѣшное выполненіе котораго составляетъ цѣль Комитета, пригласилъ членовъ указать и другихъ подвѣдомственныхъ имъ лицъ, которыя своею дѣятельностью могли бы быть полезны въ дѣлахъ Комитета.

Въ томъ же засѣданіи были изготовлены для Высочайшаго подписанія проекты Указовъ Правительствующему Сенату, было предположено образованіе Строительной Комиссіи и возложено было на генералъ-адъютанта графа Клейнмихеля и на генералъ-маіора Чевкина составить проектъ положенія о Комитетѣ и строительной комиссіи С.-Петербурго-Московской жел. дороги.

30 января Строительная Комиссія уже начала свои дѣйствія въ составѣ предсѣдателя графа Бенкендорфа и членовъ: графа Клейнмихеля, генералъ-лейтенанта Дестрема, герцога Лейхтенбергскаго, ген.-маіора Чевкина, полковниковъ Крафта и Мельникова (гр. Бобринскій не присутствовалъ, будучи въ отпуску). Въ этомъ засѣданіи комиссія возложила производство изысканій и составленіе смѣты на полковниковъ Крафта и Мельникова, назначила въ ихъ распоряженіе капитановъ Ропа, Даненштерна, Кирхнера и Липина, поручиковъ Крутикова, Штукенберга, Зуева и Гетунга и нѣкоторое число топографовъ и разныхъ другихъ лицъ и тутъ же, по предложеніямъ Крафта и Мельникова, постановила пригласить американскаго инженера маіора Вистлера и на заключеніе съ нимъ условія уполномочить нашего посланника въ Америкѣ.

Упомянутые журналы Комитета отъ 29 и Строительной Комиссіи отъ 30 января были Высочайше утверждены 1 февраля 1842 г. и отъ того же числа послѣдовалъ Высочайшій указъ Правительствующему Сенату, распубликованный затѣмъ при указѣ Сената отъ 6 февраля.

Въ Высочайшемъ указѣ этомъ, кромѣ объявленія объ учрежденіи Особаго Комитета подъ предсѣдательствомъ Наслѣдника Цесаревича и Строительной Комиссіи подъ предсѣдательствомъ генералъ-адъютанта графа Бенкендорфа въ вышеприведенномъ составѣ, при участіи въ Комиссіи сверхъ того трехъ совѣщательныхъ членовъ отъ купечества, и кромѣ возложенія на Министра Финансовъ приготовленія потребныхъ на возведеніе желѣзнаго пути между столицами денежныхъ способовъ отдѣльно отъ обыкновенныхъ государственныхъ доходовъ, было выражено, между прочимъ, слѣдующее:

«Въ безпрерывномъ попеченіи Нашемъ объ улучшеніи сообщеній въ Имперіи, Мы еще за нѣсколько лѣтъ предъ симъ, обративъ вниманіе на тѣ

пользы, кои принесло учрежденіе желѣзныхъ дорогъ во многихъ иностранныхъ земляхъ, повелѣли Комитету Министровъ войти въ разсмотрѣніе бывшихъ по сему предположеній и послѣдствіемъ таковаго разсмотрѣнія было: возложеніе на Главныя Управленія Путей Сообщенія и горныхъ инженеровъ дальнѣйшаго собиранія свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ иностранныхъ, дабы, опредѣливъ мѣру достоинства сихъ путей для Россіи, наилучшее ихъ у насъ примѣненіе и удобнѣйшее техническое исполненіе — воспользоваться потомъ безъ излишнихъ пожертвованій всѣми выгодами сего новаго способа сообщенія».

«Сообразно началу сему, посланы были избранныя со стороны обоихъ Главныхъ Управленій лица, для ближайшаго на мѣстѣ изученія лучшихъ желѣзныхъ путей заграничныхъ; по осмотрѣ же такимъ образомъ почти всѣхъ дорогъ сего рода въ Европѣ и Америкѣ, лицамъ этимъ поручено было составить общее, съ нѣкоторыми изъ первыхъ учредителей желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, соображеніе объ устроеніи подобнаго пути между С.-Петербургомъ и Москвою».

«Нынѣ, по разсмотрѣніи и разностороннемъ обсужденіи, въ личномъ присутствіи Нашемъ, сего соображенія, признавъ за благо даровать Отечеству Нашему сообщеніе, котораго устроеніе, хотя и сопряжено съ значительными расходами, но обѣщаетъ государству выгоды многоразличныя и соединитъ обѣ столицы какъ бы во-едино, — Мы положили возвести желѣзную дорогу отъ С.-Петербурга до Москвы и, по примѣру другихъ державъ, возвести оную на счетъ казны, дабы удержать постоянно въ рукахъ Правительства и на пользу общую сообщеніе, столь важное для всей промышленной и дѣятельной жизни государства».

Такимъ образомъ былъ, наконецъ, рѣшенъ этотъ, возбужденный еще Герстнеромъ и 7 лѣтъ стоявшій на очереди, вопросъ о постройкѣ С.-Петербурго-Московской жел. дороги, и если онъ не оставался безъ рѣшенія еще долѣе, то въ этомъ отечество наше обязано, какъ видно изъ всего хода дѣла, прозорливости Императора Николая Павловича, уже съ перваго шага предугадавшаго важную будущность желѣзныхъ дорогъ вообще, особенно же этой дороги, и руководившаго даннымъ дѣломъ съ большой выдержкою и съ неизмѣнной настойчивостью.

Сейчасъ же было приступлено къ дѣятельной организаціи всего дѣла постройки, которое получило еще болѣе энергичное движеніе, когда, съ кончиною 11 апрѣля 1842 года графа Толя, Главноуправляющимъ назначенъ былъ 11 августа того же года графъ Клейнмихель.

Одновременно съ назначеніемъ графа Клейнмихеля произведены коренныя измѣненія въ высшихъ органахъ, вѣдавшихъ желѣзныя дороги.

Высочайшимъ указомъ Правительствующему Сенату отъ того же 11 августа упразднена была Строительная Коммиссія и взамѣнъ ея учрежденъ Де-

партаментъ желѣзныхъ дорогъ, на обязанность котораго было возложено вѣдать всѣмъ касавшимся не только С.-Петербурго-Московской, но и другихъ желѣзныхъ дорогъ. При немъ была образована временная техническая комиссія на время сооруженія С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги.

Самый Комитетъ, созданный для С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги, не только замѣнилъ собой Комитетъ Министровъ во всемъ касавшемся этой дороги, но сталъ вѣдать и дѣла по предположеніямъ о сооруженіи другихъ желѣзныхъ дорогъ.

Исторія того времени не можетъ упустить, между прочимъ, слѣдующаго знаменательнаго факта, еще разъ подтверждающаго убѣжденіе Императора Николая Павловича въ важномъ значеніи С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги.

Изъ имѣющихся на храненіи въ Архивѣ Государственнаго Совѣта матеріаловъ, собранныхъ Статсъ-Секретаремъ барономъ Корфомъ для біографіи Императора Николая I усматривается, что 25 января 1842 г. по случаю рѣшенія вопроса о постройкѣ означенной желѣзной дороги, С.-Петербургскій военный Генералъ-Губернаторъ представлялъ Императору депутацію, составленную изъ 16 почетныхъ купцовъ *) избранныхъ изъ среды торгующаго сословія для принесенія Его Величеству всеподданнѣйшей благодарности за этотъ новый знакъ Монаршаго попеченія о пользѣ и процвѣтаніи коммерціи.

Государь принялъ депутацію у себя въ кабинетѣ запросто и, выразивъ свою благодарность за вниманіе купечества къ попеченіямъ Его въ этомъ дѣлѣ, сказалъ:

„Мнѣ надо было бороться съ предубѣжденіями и съ людьми, но „когда Самъ Я убѣдился, что дѣло полезно и необходимо, то ничто уже „не могло Меня остановить. Петербургу дѣлали одно нареканіе, что „онъ на концѣ Россіи и далекъ отъ центра Имперіи; теперь это исчезнетъ; черезъ желѣзную дорогу Петербургъ будетъ въ Москвѣ и „Москва въ Кронштадтѣ“.

Потомъ обратясь къ Наслѣднику Цесаревичу, Государь добавилъ:

„но человѣкъ смертенъ, и потому, чтобы имѣть увѣренность въ „довершеніи этого великаго дѣла, Я назначилъ Предсѣдателемъ Ко„митета желѣзной дороги вотъ Его; пусть онъ ее додѣлаетъ, если не „суждено Мнѣ“.

---

*) Городской голова Жуковъ, баронъ Штиглицъ, Кусовъ, Пономаревъ, Лиферовскій, Мейснеръ, Сапожниковъ, Харичковъ, Толь, Кириллов, Овсянниковъ, Буторинъ, Поповъ, Борисовскій, Полежаевъ и Ждановъ.

Постройка С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги постоянно пользовалась особымъ вниманіемъ со стороны Императора Николая Павловича и въ числѣ главнѣйшихъ Высочайшихъ повелѣній, до нея касавшихся, нельзя не отмѣтить рѣшившаго вопросъ о направленіи.

Какъ извѣстно въ этомъ отношеніи существовало два предположенія, одно—вести дорогу прямо на Москву, другое—съ заходомъ въ Новгородъ,

Когда въ засѣданіи Комитета было заслушано представленіе Главноуправляющаго, отъ 4 февраля 1843 года, о результатахъ изысканій въ обоихъ направленіяхъ на Сосницкую пристань, какъ болѣе прямому, и на Новгородъ, то мнѣнія въ Комитетѣ раздѣлились. Предсѣдатель Комитета Наслѣдникъ Цесаревичъ и Министръ Финансовъ графъ Бенкендорфъ соглашались съ мнѣніемъ Главноуправляющаго вести дорогу по прямому направленію, Генералъ-Лейтенанты Дестремъ, Готманъ, Рокосовскій и Генералъ-Маіоръ Чевкинъ полагали вести дорогу на Новгородъ. Этого же послѣдняго рѣшенія держался и Министръ Государственныхъ Имуществъ графъ Киселевъ, представившій особое мнѣніе, къ которому присоединились Генералъ-Адъютантъ графъ Орловъ, графъ Левашовъ и Министръ Внутреннихъ Дѣлъ, и сущность котораго сводилась къ тому, что дорога не должна миновать Новгорода, не смотря на увеличеніе расходовъ, такъ какъ городъ этотъ представляетъ крупный торговый, промышленный и административный центръ.

Журналъ Комитета былъ представленъ съ особымъ мнѣніемъ графа Киселева на благоусмотрѣніе Императора, при чемъ Его Величество изволилъ положить слѣдующую резолюцію.

«Дорогу устроить по прямому направленію, ибо не нахожу ни одной «уважительной причины вести ее на Новгородъ, который не лишится тѣхъ «выгодъ, коими пользуется».

Кромѣ этой резолюціи, Государю угодно было приложить къ журналу собственноручную записку слѣдующаго содержанія:

„Не раздѣляю мнѣнія Генералъ-Адъютанта Киселева и согласившихся съ нимъ членовъ по слѣдующимъ причинамъ:

„Новгородъ пользуется выгодами двухъ пересѣкающихся въ немъ „сообщеній: 1) водянымъ, 2) Московскимъ шоссе.

„Выгоды отъ перваго мало измѣниться могутъ отъ устройства же„лѣзной дороги, ибо предметы перевозокъ и пути, которыми достав„ляются, останутся почти въ той же соразмѣрности выгоднѣе водя„нымъ сообщеніемъ, чѣмъ по желѣзной дорогѣ.

„Польза же Новгороду отъ шоссе происходитъ частью отъ про„ѣзжающихъ, частью отъ проходящихъ обозовъ, тамъ останавливаю„щихся для ночлеговъ.

„Иной пользы я не знаю, ежели предположить, что желѣзная до-„рога пройдетъ черезъ Новгородъ, измѣненія въ водяномъ пути ни-„какого не будетъ, но съ проѣзжающими обозами произойдетъ оче-„видное измѣненіе въ томъ, что тѣ и другіе бросятъ шоссе и по-„ѣдутъ желѣзной дорогой. А какъ первая выгода сего пути есть ско-„рость переѣзда, то весьма ясно, что никто останавливаться не бу-„детъ въ Новгородѣ, но предпочтетъ черезъ 4 часа быть на мѣстѣ „въ С.-Петербургѣ или черезъ 12 часовъ въ Москвѣ. Подавно обозы, „не имѣя лошадей, но слѣдуя на вагонахъ, прослѣдуютъ прямо, не „останавливаясь.

„Гдѣ же будетъ польза для города? Остаются поэтому только „прихоти жителей, которые предпочтутъ ѣхать прямо изъ города по „желѣзной дорогѣ, чѣмъ ѣхать до Чудова по шоссе, чтобы тамъ сѣсть „на желѣзную дорогу. Это не заслуживаетъ и опроверженія.

„Изъ прочихъ же причинъ нѣтъ ни одной уважительной».

По мѣрѣ окончанія работъ, дорога открывалась участками. Такъ въ 1847 году правильное постоянное движеніе было открыто на первомъ перегонѣ

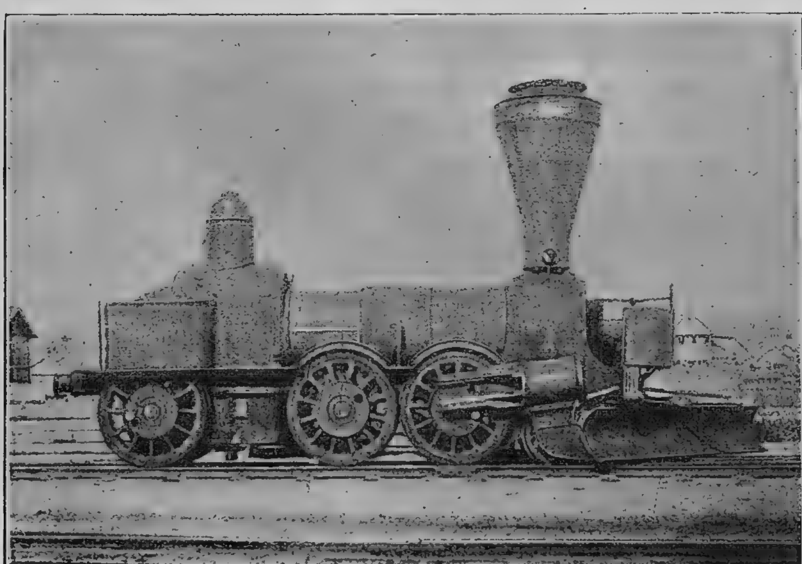


Рис. 15.—Типъ первыхъ товарныхъ паровозовъ С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги съ придѣланнымъ впереди снѣгоочистителемъ.

отъ С.-Петербурга до Колпина, открытіе же всей дороги до Москвы состоялось 1 ноября 1851 г.

Однако уже въ 1849 году служебное движеніе производилось до ст. Чудово и между Тверью и Вышнимъ-Волочкомъ и въ означенномъ году Императоръ Николай Павловичъ первый разъ осчастливилъ строителей дороги своимъ проѣздомъ отъ Вышняго-Волочка до Твери и далѣе до Кольцова.

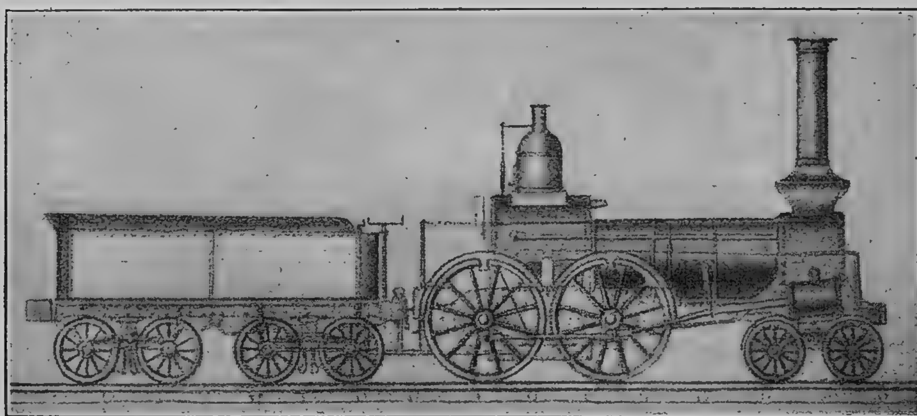


Рис:16.—Типъ первыхъ пассажирскихъ паровозовъ С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги.

Впослѣдствіи указомъ Императора Александра II отъ 8 сентября 1855 года «въ память сооруженія С.-Петербурго-Московской жел. дороги повелѣніемъ въ Бозѣ почившаго Государя Императора Николая Павловича, и во вниманіе, что путь этотъ по своему устройству, достоинъ носить имя Высочайшаго основателя его» Высочайше повелѣно было означенную дорогу именовать *Николаевской*.

Періодъ 1843-1855 годовъ.

Сравнительно продолжительный періодъ постройки С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги долженъ быть отмѣченъ возникавшими вопросами и о нѣкоторыхъ другихъ дорогахъ.

Такъ Оберъ-Егермейстеръ Двора Его Величества *Васильчиковъ* и коммерціи совѣтникъ *Поповъ* 29 января 1843 года вошли къ Главноуправляющему Путями Сообщенія и Публичными Зданіями съ просьбой о разрѣшеніи имъ учредить компанію на акціяхъ для устройства между рѣками Дономъ и Волгою желѣзноконной дороги для перевозки товаровъ между Дубовской на Волгѣ и Качалинской на Дону пристанями; при чемъ не испрашивали никакихъ привиллегій и преимуществъ.

Вслѣдъ засимъ Министръ Финансовъ препроводилъ Главноуправляющему поданную ему 20 января просьбу коллежскаго совѣтника *Шопена* о дозволе-

ніи ему образованія товарищества для устройства жел. дороги между тѣми же пристанями, подъ названіемъ Волжско-Донской, съ выдачей 10 лѣтней привиллегіи и предоставленіемъ въ общемъ слѣдующихъ правъ и преимуществъ:

1) въ теченіе 10 лѣтъ не дозволять никому строить жел. дороги между Волгою и Дономъ;

2) отвести безплатно для нуждъ дороги 250 десятинъ казенной земли на полосѣ дороги и частной по оцѣнкѣ въ порядкѣ отчужденія для нуждъ государственныхъ;

3) освободить товарищество на 10 лѣтъ отъ всякихъ сборовъ въ казну;

4) даровать право торговли 1-ой гильдіи безплатно;

5) разрѣшить устройство наклонныхъ плоскостей и подъемныхъ крановъ на пристаняхъ и

6) дозволить улучшить русло Волги и Дона у пристаней.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Шопенъ въ своемъ прошеніи предъявилъ споръ противъ проекта Васильчикова и Попова, объясняя, что проектъ этой дороги— его собственность и что его мыслью неблагонамѣренно воспользовались.

Послѣ нѣкотораго измѣненія этихъ проектовъ по соглашенію съ предпринимателями, при чемъ къ проекту Васильчикова присоединился новый участникъ дѣйств. ст. сов. Сабуровъ, и по предварительному сношенію съ Министрами Финансовъ, Военнымъ и Внутреннихъ Дѣлъ, изъ которыхъ оба послѣднихъ не находили препятствій къ исполненію ходатайства Васильчикова, а первый признавалъ разсмотрѣніе проектовъ до выясненія судомъ права собственности и старшинства преждевременнымъ, Главноуправляющій вошелъ отъ 18 іюля за № 6.740 съ представленіемъ въ Комитетъ Министровъ. При этомъ онъ полагалъ, что соединеніе Волги и Дона удобнымъ сообщеніемъ для торговой промышленности края весьма полезно и что къ удовлетворенію ходатайства Васильчикова, какъ не требующаго никакой привиллегіи и не стѣсняющаго ничьихъ правъ, не представляется препятствій.

Комитетъ Министровъ по журналу своему отъ 22 іюня согласился съ мнѣніемъ Главноуправляющаго, на что и послѣдовало 3 іюля Высочайшее утвержденіе. Соотвѣтственное Высочайшее повелѣніе было объявлено Правительствующему Сенату 14 іюля 1843 г. съ утвержденнымъ уставомъ общества.

Предпріятіе это оказалось, однако, не состоятельнымъ, такъ какъ изъ представленія Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями отъ 14 мая 1849 года за № 1842, въ комитетъ С.-Петербурго-Московской жел. дор. (Комитетъ этотъ какъ видно занимался и другими дорогами даже по окончаніи постройки С.-Петербурго-Московской жел. дор.; онъ

былъ закрытъ только въ 1858 году Высочайшимъ указомъ отъ 4 апрѣля) усматривается, что учредители неоднократно обращались къ Правительству съ ходатайствами о ссудахъ на окончаніе и улучшеніе дороги и что для опредѣленія дѣйствительной стоимости сооруженія дороги и ея дѣятельности было поручено VII Округу Путей Сообщенія командировать Комиссію подъ предсѣдательствомъ инженеръ-полковника Гергарда. Поступившее донесеніе было крайне неблагопріятно для учредителей, такъ какъ эксплоатація дороги была признана убыточной вслѣдствіе невозможности конкуренціи съ фурщиками по несоотвѣтствію коннаго по желѣзной дорогѣ движенія и по значительности расходовъ на двигательную силу, а также вслѣдствіе неудовлетворительности самой постройки.

За симъ донесеніемъ учредители ходатайствовали о принятіи дороги въ казну.

Ходатайство это было разсмотрѣно Комитетомъ С.-Петербурго-Московской жел. дор. 25 мая 1849 года, при чемъ, находя не выгоднымъ для казны принятіе дороги по совершенно неудовлетворительному ея устройству, Комитетъ, согласно съ мнѣніемъ графа Клейнмихеля, отклонилъ ходатайство учредителей, признавъ въ принципѣ желательнымъ устройство паровозной жел. дороги въ этой мѣстности, для чего на Главноуправляющаго полагалось возложить обязанность собранія необходимыхъ смѣтныхъ свѣдѣній.

Журналъ Комитета Высочайше утвержденъ 9 іюня.

Означенныя положенія осуществились однако лишь въ 1858 году, когда коммерціи совѣтнику Василію Кокореву, ст. сов. Николаю Новосельскому и генералъ-маіору Павлу Мельникову разрѣшено было учредить акціонерное общество Волжско-Донской жел. дороги и пароходства и когда 19 іюля состоялось Высочайшее утвержденіе устава этого общества.

Изъ журнала Комитета С.-Петербурго-Московской жел. дор., отъ 14 марта 1845 года видно, что Комитетъ разсматривалъ представленіе Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, внесенное имъ по Высочайшему повелѣнію вслѣдствіе сообщеннаго ему генералъ-адъютантомъ княземъ Воронцовымъ предложенія тайн. сов. *Морини* объ устройствѣ жел. дороги къ Одессѣ.

Графъ Воронцовъ объяснялъ, что, несмотря на дешевизну обработки хлѣба, таковой продается очень дорого вслѣдствіе возрастающей дороговизны провоза, поглощающаго весь барышъ производителей, а также вслѣдствіе возрастанія народонаселенія, большихъ пространствъ перевоза и степныхъ мѣстностей, переѣздъ чрезъ которыя крайне затруднителенъ.

По мнѣнію графа Воронцова, устройствомъ конныхъ желѣзныхъ дорогъ къ Одессѣ, отпускному пункту нашей хлѣбной торговли, можно во многихъ отношеніяхъ обезпечить развитіе земледѣльческой промышленности. Сначала можно открыть одну линію отъ Одессы до Парканъ на Днѣстрѣ и отъ Днѣстра къ Ольвіополю, обѣ линіи протяженіемъ до 300 верстъ; впослѣдствіи вѣтвь на Балту 90 верстъ и отъ Ольвіополя до Кременчуга 200 верстъ.

Правительство должно было гарантировать 4% въ теченіе 25 лѣтъ со дня открытія всей дороги. На первоначальное устройство дороги отъ Одессы до Парканъ протяженіемъ 108 вер. исчислялся капиталъ въ 1 милл. руб.

Главноуправляющій въ заключеніи своемъ высказалъ, что согласенъ въ общемъ относительно пользы для края отъ удобныхъ путей сообщенія съ Одесскимъ Портомъ, но не имѣя въ виду никакихъ положительныхъ данныхъ въ финансовомъ и техническомъ отношеніяхъ, считаетъ невозможнымъ рѣшить этотъ вопросъ, тѣмъ болѣе, что собраніе точныхъ статистическихъ о торговлѣ свѣдѣній и изслѣдованіе географическаго положенія торговыхъ мѣстностей могутъ привести къ новымъ соображеніямъ о направленіи дорогъ и повлечь за собой измѣненіе самыхъ вычисленій.

Комитетъ, соглашаясь съ мнѣніемъ Главноуправляющаго, полагалъ обратить вниманіе компаніи при постройкѣ конной желѣзной дороги, дабы, сооружая ее «дать ей такое въ положеніи своемъ устройство, чтобы она могла впослѣдствіи служить и для паровознаго сообщенія».

Журналъ этотъ Высочайше утвержденъ 21 марта 1845 года, причемъ противъ того мѣста, гдѣ говорится объ устройствѣ пригодномъ для паровознаго сообщенія, Его Величествомъ собственноручно начертано: «**весьма желательно, ибо иначе всѣ издержки на сію дорогу были бы временныя и брошены безъ пользы**».

Оба описанные вопроса какъ съ Волжско-Донской такъ и съ Одесскими дорогами указываютъ на странное обстоятельство, что въ обоихъ случаяхъ въ ходатайствахъ шла рѣчь о желѣзно-конныхъ дорогахъ въ то время когда паровозное движеніе на Царскосельской жел. дорогѣ уже давно существовало и когда уже строились такія двѣ большія паровозныя дороги какъ С.-Петербурго-Московская и Варшавско-Вѣнская. Весьма знаменательна вмѣстѣ съ тѣмъ приведенная резолюція Императора Николая Павловича, еще разъ доказывающая непреклонное довѣріе Его къ будущности паровозной эксплоатаціи.

Изъ дѣлъ Комитета С.-Петербурго-Московской жел. дороги*) усматривается, что ст. сов. *Нарышкинъ* съ товарищами, инженеромъ-маіоромъ *Таубе*, иностраннымъ гостемъ *Сегеномъ* и почетн. гражд. *Полежаевымъ*, представили Императору проектъ сооруженія жел. дороги отъ С.-Петербурга до Кронштадта съ продолженіемъ чрезъ Нарву и Ревель до Балтійскаго порта.

Его Величество, одобривъ въ общихъ чертахъ предположенное направленіе Кронштадтской желѣзной дороги, за исключеніемъ мѣста линіи чрезъ Александровскую колонію у Петергофа, и собственноручно обозначивъ карандашемъ другую линію направленія, Высочайше повелѣть соизволилъ: **„разсмотрѣть проектъ сей во всѣхъ отношеніяхъ и во всей подробности“.**

Учредители испрашивали отъ Правительства обезпеченіе на 25 лѣтъ въ размѣрѣ 4% съ суммы, затраченной ими на сооруженіе, со включеніемъ скидки 5%, назначенныхъ въ пользу учредителей, разрѣшеніе принимать акціи или паи общества въ залогъ по казеннымъ подрядамъ по номинальной цѣнѣ и признаніе за сооруженіемъ дороги правъ государственныхъ работъ и безвозмезднаго отчужденія казенныхъ земель.

Кронштадтская линія была предположена въ 40 верстъ и капиталъ, на нее потребный, исчислялся учредителями въ 4 мил. рублей, а Главноуправляющимъ въ 4.410.000.

Главноуправляющій, соглашаясь съ мнѣніемъ Министра Финансовъ о возможности гарантировать учредителямъ не болѣе 3%, полагалъ, что гарантія 4% можетъ быть предоставляема только существенно важнымъ для промышленности и торговли желѣзнымъ дорогамъ, иначе предпріятія, т. е. желѣзныя дороги, сдѣлались бы банкомъ, а Государственное Казначейство—казною.

Что же касается продолженія до Балтійскаго порта, то учредители, принимая во вниманіе усиливающійся въ Европѣ спросъ на сырые продукты, коими столь изобильна Россія и имѣя въ виду удобства Балтійскаго порта, полагали весьма важнымъ его соединеніе съ Петербургомъ посредствомъ желѣзной дороги, стоимость сооруженія которой ими опредѣлялась въ 25 мил. и на эту сумму испрашивали гарантію Правительства въ размѣрѣ 4% въ теченіе 25 лѣтъ; Главноуправляющій же полагалъ, что относительно исполнимости сего проекта, при недостаточности представленныхъ данныхъ, нельзя сдѣлать никакого заключенія, пока эти данныя не будутъ надлежаще пополнены.

При разсмотрѣніи этого представленія, Комитетъ, журналомъ отъ 19 апрѣля 1846 г., находилъ, что сооруженіе Кронштадтской жел. дороги, въ виду существующихъ удобныхъ сообщеній, не представляетъ ни необходимости, ни существенной для государственныхъ видовъ и торговаго движенія пользы и что дорогу эту можно считать только средствомъ для удовлетворенія удовольствія.

---

*) № 6—1846 г.

Въ отношеніи вопросовъ о дарованіи 4% гарантіи и права отчужденія земель, на основаніи законовъ о государственныхъ работахъ, Комитетъ полагалъ возможнымъ гарантировать обществу 4% на затраченный имъ на постройку капиталъ. Что же касается признанія за работами общества правъ государственныхъ работъ, то мнѣнія раздѣлились: Наслѣдникъ Цесаревичъ, генералъ-адъютантъ графъ Левашевъ, дѣйств. тайн. сов. Перовскій, генералъ-лейтенантъ Дестремъ, генералъ-лейтенантъ Чевкинъ, ген.-адъютантъ Фельдманъ и ген.-адъютантъ герцогъ Лейхтенбергскій, полагали возможнымъ предоставить обществу это право, другіе шесть членовъ: гр. Орловъ, князь Меньщиковъ, графъ Киселевъ, графъ Клейнмихель, дѣйств. тайн. сов. Вронченко и ген.-лейтенантъ Готманъ не полагали возможнымъ признать за обществомъ это право, такъ какъ постройка Кронштадтской желѣзной дороги не можетъ считаться ни дѣломъ государственной надобности, ни предпріятіемъ, необходимымъ въ видахъ государственныхъ. По ихъ мнѣнію, предоставленіе этого права было бы мѣрою стѣснительною владѣльческой собственности, въ особенности, такъ какъ дорога проходитъ по окрестностямъ столицы, заселеннымъ дачами, гдѣ каждый аршинъ и каждое дерево драгоцѣнны.

На журналѣ противъ мнѣнія вторыхъ шести членовъ Его Величеству угодно было 30 апрѣля 1846 г. начертать: «**Совершенно справедливо**».

Дороги эти осуществились лишь много позже, обществами Петергофской и Балтійской жел. дорогъ.

Изъ журнала Комитета С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги 1 мая 1847 года *) усматривается, что въ Комитетѣ были заслушаны между прочимъ: 1) предложеніе Либавскаго купечества объ устройствѣ частною компаніею жел. дороги отъ Либавы до Юрбурга; 2) предложеніе отставного поручика Вонлярлярскаго о разрѣшеніи образованной имъ компаніи постройки дороги отъ Москвы до Нижняго-Новгорода.

По первому предложенію Комитетъ находилъ, что сооруженіемъ этой дороги достигнется цѣль Правительства—освобожденіе торговли западнаго края Россіи отъ посредничества Пруссіи, Либавскій портъ сдѣлается складочнымъ и отпускнымъ мѣстомъ для русскихъ произведеній и обратитъ въ пользу отечественной торговли тѣ выгоды, которыми нынѣ пользуется Пруссія отъ транзита. Соглашаясь съ мнѣніемъ главноуправляющаго, что Юрбурго-Либавская желѣзная дорога принадлежитъ къ разряду представляющихъ государственную и общественную пользу, Комитетъ полагалъ дозволить постройку этой дороги

*) Дѣло № 7.

на частные капиталы, предоставляя 25-ти лѣтнюю гарантію въ размѣрѣ 4% на капиталъ по разсчету 25 тысячъ руб. верста, срокъ пользованія дорогой 60 лѣтъ и нѣкоторыя другія льготы и сохраняя за Правительствомъ право выкупа чрезъ 30 лѣтъ.

По второму предложенію Комитетъ, согласно заключенію Главноуправляющаго, признавалъ, что постройка жел. дороги отъ Москвы до Нижняго-Новгорода получитъ первостепенную важность по вліянію ея на развитіе торговли и промышленности Имперіи, что условія предпріятія Вонлярлярскаго представляются вполнѣ соотвѣтственными видамъ Правительства и могутъ быть поставлены въ примѣръ, какъ дѣйствія на пользу общественную. Поэтому Комитетъ полагалъ дозволить устройство этой дороги съ правомъ Товарищества пользоваться дорогой въ теченіе 50 лѣтъ и правомъ Правительства выкупить дорогу чрезъ 25 лѣтъ.

Въ числѣ нѣкоторыхъ особенностей Товариществу разрѣшалось страхованіе перевозимыхъ товаровъ и ихъ развозка въ Н.-Новгородѣ и Москвѣ и предоставлялось преимущественное право въ теченіе 6 лѣтъ со времени открытія дороги на постройку вѣтви до Симбирска или къ устью р. Камы.

Въ томъ же засѣданіи было принято, какъ общее правило, чтобы каждая компанія, при представленіи устава и всѣхъ проектовъ на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, представляла непремѣнно и залогъ въ двадцатую часть капитала.

Журналъ этотъ былъ Высочайше утвержденъ 10 мая 1847 г. Предпріятіе это осуществлено уже много позже Главнымъ Обществомъ до Нижняго-Новгорода, а до Симбирска лишь въ послѣднее время.

Разныя неосуществившіяся или осуществившіяся лишь много позже предположенія о постройкѣ разныхъ желѣзныхъ дорогъ продолжали возникать и послѣ окончанія С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги; такъ, Черниговскій, Полтавскій и Харьковскій Генералъ-Губернаторъ препроводилъ отъ 8 января 1852 г. къ Главноуправляющему Путями Сообщенія и Публичными Зданіями представленное ему коллежскимъ совѣтн. княземъ Кочубеемъ предположеніе о сооруженіи Южной желѣзной дороги въ Россіи отъ Харькова къ Черному морю до Ѳеодосіи съ вѣтвью отъ Ивангорода до пристани на р. Днѣпрѣ близъ Екатеринослава*).

Учредителями дороги являлись: дѣйств. тайн. сов. Д. В. Кочубей, ген.-адъют. баронъ Ливенъ, ген.-адъют. Огаревъ, тайн. сов. графъ Кушелевъ Безбородко, тайн. сов. Ковалевскій, тайн. сов. баронъ Мейндорфъ, тайн. сов. Толстой, кол. сов. князь Кочубей и банкиръ Френкель.

---

*) См. дѣло Высочайше учрежд. Комитета № 10, 1852 г.

На всеподданнѣйшемъ объ этомъ докладѣ Главноуправляющаго 2 февраля Императору угодно было написать: «**будетъ прекрасное дѣло; безотлагательно приступить къ разсмотрѣнію**».

Учредители предполагали дорогу между Харьковомъ и Ѳеодосіею въ 2 пути на протяженіи 555 верстъ и въ одинъ путь на вѣтви къ Днѣпру въ 50 верстъ. Стоимость опредѣлялась въ 22.166.862 р. 82 к. серебромъ, каковой капиталъ имѣлъ быть собранъ частными лицами при условіи гарантіи со стороны Правительства 4%. Для образованія капитала предполагалось кромѣ акцій сдѣлать также выпускъ облигацій частью внутри Имперіи, частью за границей. По истеченіи 50 лѣтъ дорога должна была перейти въ полное владѣніе казны, выкупить же ее Правительство могло и ранѣе.

Разсмотрѣвъ это, Высоч. учрежденный Комитетъ, подъ предсѣдательствомъ Наслѣдника Цесаревича (здѣсь слѣдуетъ замѣтить, что Комитетъ этотъ замѣнилъ собой въ 1852 году бывшій Комитетъ для сооруженія С.-Петербурго-Московской жел. дороги и имѣлъ слѣдующее полное наименованіе: «Комитетъ Высочайше учрежденный для разсмотрѣнія предположеній о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ», полагалъ предпріятіе разрѣшить, съ тѣмъ, чтобы, согласно заключенію Финансоваго Комитета Министерства Финансовъ, оно было основано на акціяхъ, съ раздачею ихъ какъ въ Россіи, такъ и за границей, но не на системѣ займовъ*), и препроводилъ всѣ предположенія на заключеніе Новороссійскаго и Бессарабскаго Генералъ-Губернатора, ген.-адъют. князя Воронцова.

Въ отвѣтѣ своемъ князь Воронцовъ, признавая избраніе Харькова начальнымъ пунктомъ правильнымъ, находилъ, что конечнымъ ея пунктомъ должна быть Одесса, чрезъ Кременчугъ и Ольвіополь.

Представители компаніи, защищая избранное ими направленіе Южной желѣзной дороги до Ѳеодосіи, доказывали преимущество этого направленія въ политико-экономическомъ, военномъ и торговомъ отношеніяхъ, такъ что Комитетъ, обсудивъ это дѣло и согласно съ мнѣніемъ Главноуправляющаго въ засѣданіи 28 ноября, полагалъ разрѣшить учрежденіе вышеупомянутой компаніи для сооруженія жел. дороги отъ Харькова до Ѳеодосіи, на что и послѣдовало Высочайшее утвержденіе 2 декабря 1852 года.

Предпріятіе это тоже не состоялось.

По представленію Главноуправляющаго отъ 29 апрѣля 1852 г. № 222, Комитетъ Высочайше учрежденный для разсмотрѣнія предположеній о соору-

*) Журн. Комм. 3 и 7 апрѣля 1852 г.

женіи желѣзныхъ дорогъ*) разсматривалъ, между прочимъ, предложеніе англійскаго инженера Виньоля о сооруженіи жел. дороги отъ Варшавы до Одессы, причемъ Виньоль испрашивалъ, между прочимъ, 80-лѣтнюю привиллегію и $4^{1}/_{2}$% гарантіи на капиталъ въ 80 мил. руб. сер.

По поводу этого предложенія Главноуправляющій, находя, что осуществленіе этой дороги не принесетъ особенныхъ выгодъ ни въ торговомъ, ни въ стратегическомъ отношеніяхъ, полагалъ предложеніе Виньоля отклонить.

Комитетъ, согласно съ этимъ мнѣніемъ, предложеніе отклонилъ и журналъ его въ этомъ смыслѣ Высочайше утвержденъ 10 мая.

Вслѣдъ за симъ Новороссійскій и Бессарабскій Генералъ-Губернаторъ кн. Воронцовъ, при всеподданнѣйшемъ письмѣ своемъ отъ 15 декабря 1852 г.**), донося Императору объ учрежденіи въ Одессѣ Комитета для принятія и разсмотрѣнія предположеній о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ, представилъ письмо Дюваля съ предложеніемъ устройства желѣзной дороги отъ Одессы до Москвы, протяженіемъ 1.280 верстъ.

Комитетъ этотъ былъ учрежденъ въ Одессѣ съ Высочайшаго соизволенія и къ участію въ его занятіяхъ были приглашены кн. Воронцовымъ гр. Потоцкій, тайн. сов. Фонтанъ и нѣкоторые русскіе и иностранные негоціанты.

Получивъ представленіе Комитета о предложеніи Дюваля, сущность котораго заключалась въ гарантіи Правительства 4% затраченнаго капитала и исчислявшагося въ 96 мил. руб. сер. или по 75 тыс. руб. съ версты, и 1% погашенія, что въ сложности составляло бы 4.860.000 руб. сер., на срокъ 50 лѣтъ, кн. Воронцовъ, полагая, что просьба Дюваля «весьма умѣренна и для казны ни въ какомъ случаѣ не будетъ отяготительна», главную выгоду предложенія усматривалъ въ продолженіи линіи желѣзной дороги до Харькова и Москвы, т. е. въ соединеніи ею Одессы съ Петербургомъ.

Сообщая свое мнѣніе князю Воронцову о предложеніи Дюваля, о выгодѣ котораго Комитетъ не находилъ даже нужнымъ «пространно обсуждать» и о трудности найти другую компанію съ «столь выгодными предложеніями», Одесскій Комитетъ въ заключеніе своего донесенія полагалъ «неприличнымъ входить ему въ сужденія о средствахъ къ исполненію, о направленіи линіи и о финансовыхъ разсчетахъ по этому предмету».

---

*) Дѣло № 11.

**) Дѣло № 12, 1853 г. Комитета Высочайше учрежденнаго для разсмотрѣнія предположеній о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ.

На письмѣ князя Воронцова Императоръ 28 декабря 1852 г. изволилъ собственноручно написать: **«разсмотрѣть въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ»**.

Главноуправляющій Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, въ представленіи своемъ отъ 29 января 1853 г., по предложенію Дюваля, внесенному въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ по изложенному выше Высочайшему повелѣнію, находилъ, что сущность этого предложенія заключается въ томъ, чтобы Правительство уполномочило Дюваля на устройство дороги безъ проекта и смѣты, безъ устава Компаніи и безъ взноса установленнаго закономъ 5% основного капитала, и объявило, что немедленно даетъ ему гарантію въ 5%. При такихъ условіяхъ Дюваль явился бы въ качествѣ лица, Правительствомъ акредитованнаго, собирать капиталы, чего, по мнѣнію Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями «ни въ какомъ случаѣ допустить нельзя». Поэтому, находя предложеніе Дюваля представляющимъ «собственно одинъ вызовъ строить желѣзную дорогу, но вызовъ совершенно голословный, не подкрѣпленный ни фактами, ни данными», Главноуправляющій полагалъ предложеніе это признать незаслуживающимъ уваженія.

При разсмотрѣніи этого вопроса, Комитетъ, Высочайше учрежденный для разсмотрѣнія предположеній о сооруженіи жел. дорогъ, 3 февраля 1853 г., вполнѣ раздѣляя мнѣніе Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, и соглашаясь съ его заключеніемъ, что кн. Воронцова слѣдуетъ увѣдомить: 1) что «предложеніе Дюваля о составленіи имъ компаніи для сооруженія желѣзной дороги отъ Одессы до Москвы съ предварительнымъ уполномочіемъ отъ Правительства собирать капиталы и съ дарованіемъ ему гарантіи, принято быть не можетъ; 2) что въ отношеніи представленія предположеній о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ, учредители компаній должны представлять: проекты и смѣты устройства тѣхъ дорогъ, уставы компаній, и на основаніи 5 прим. къ ст. 13 Уст. Пут. Сообщ., т. XII Св. Зак. по прод. IX, 5% капитала на сооруженіе дороги и всѣхъ ея принадлежностей потребнаго, въ обезпеченіе вѣрнаго исполненія предпріятія, и 3) что учрежденный кн. Воронцовымъ въ Одессѣ Комитетъ обязанъ поступающія въ оный предположенія о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ разсматривать во всей подробности, а въ донесеніяхъ объ оныхъ излагать мнѣніе свое съ такою полнотою во всѣхъ частяхъ и во всѣхъ отношеніяхъ, чтобы Комитетъ подъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Государя Наслѣдника Цесаревича былъ въ возможности представить Императору свое заключеніе, основанное на положительныхъ данныхъ», положилъ: «привести оное въ исполненіе и на это испросить Высочайшее Государя Императора разрѣшеніе, представивъ при этомъ въ подлинникѣ и самое представленіе Главноуправляющаго № 617».

На подлинномъ журналѣ рукою Его Величества 5 февраля 1853 года начертано «**Исполнить**», а на подлинномъ представленіи Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями Государю угодно было написать: «**Совершенно справедливо**».

Вообще значительныя затраты казны на постройку Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги и особенно С.-Петербурго-Московской и затрудненія со стороны частной предпріимчивости въ пріисканіи необходимыхъ капиталовъ не способствовали въ то время постройкѣ дальнѣйшихъ желѣзныхъ дорогъ, однако, еще до открытія С.-Петербурго-Московской, а именно 15 февраля 1851 г., состоялось Высочайшее повелѣніе о постройкѣ средствами казны С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги. Въ ноябрѣ 1853 г. часть этой дороги до Гатчино, на протяженіи 41 версты, была открыта для движенія, но дальнѣйшія работы, на которыя уже было затрачено около 18 мил., были пріостановлены въ виду наступившей войны, и впослѣдствіи, съ 1857 года, продолжались уже Главнымъ Обществомъ Россійскихъ жел. дорогъ, какъ о томъ будетъ сказано ниже.

Періодъ 1856—1859 годовъ.

Слѣдующей, по порядку сооруженія, желѣзной дорогой, первой въ царствованіе Императора Александра II, является Петергофская желѣзная дорога.

9 августа 1856 года, въ бытность Главноуправляющимъ Путями Сообщенія и Публичными Зданіями генералъ-адъютанта Чевкина (замѣстилъ графа Клейнмихеля съ 15 октября 1855 г.), былъ Высочайше утвержденъ Уставъ Общества Петергофской желѣзной дороги, которымъ разрѣшено было д. ст. сов. барону Александру Людвиговичу Штиглицу построить желѣзную дорогу между С.-Петербургомъ и Петергофомъ на собственный его капиталъ 2 мил. рублей съ правомъ, по окончаніи постройки и по открытіи по ней движенія, возмѣстить затраченный капиталъ выпускомъ акцій учрежденнаго Общества. Правительство оставляло за собою право по истеченіи первыхъ 15 лѣтъ съ открытія дороги, срокомъ котораго назначалось 2 года, выкупить ее у Общества послѣ шестимѣсячнаго предваренія, по биржевой цѣнѣ акцій послѣднихъ до того трехъ лѣтъ и во всякомъ случаѣ не меньшей ихъ нарицательной стоимости.

Впослѣдствіи Высочайшимъ повелѣніемъ 4 августа 1858 г., разрѣшено было тому же барону Штиглицу построить, дополнительно къ Петергофской дорогѣ, вѣтвь до Краснаго Села, а Высочайшимъ повелѣніемъ 21 мая 1862 г.

ему же — продолжить дорогу до Ораніенбаума и устроить тамъ морскую пристань.

Открытіе этой дороги состоялось участками: отъ С.-Петербурга до Петергофа, протяженіемъ 27,2 вер.—21 іюля 1857 г.; отъ Лигова до Краснаго Села протяженіемъ 11,1 вер.—14 іюня 1859 года и отъ Петергофа до Ораніенбаума 10,7 вер.—7 іюня 1864 г.

Всѣ эти участки вошли въ 1872 году въ составъ дорогъ Общества Балтійской желѣзной дороги, купившаго ихъ у Общества Петергофской желѣзной дороги, которое тѣмъ самымъ и упразднилось.

Въ томъ же 1856 году можно отмѣтить предложеніе англійскихъ капиталистовъ Ренни, Лемпорта, Уайтса и Риксона устроить желѣзныя дороги отъ Одессы до посада Крюкова 400 вер. и отъ Одессы до Маяковъ 30 верстъ въ 2 пути, а всего 430 верстъ.

Компанія эта заявляла цѣну первой дороги по 12 тысячъ фунтовъ стерлинговъ съ версты, а второй по 10 тысячъ, выговаривая себѣ неограниченную власть въ построеніи этихъ дорогъ на всемъ ихъ протяженіи, въ управленіи и пользованіи ими въ теченіе 66 лѣтъ, при гарантіи въ $4^1/_2$%. Весь лѣсъ, известь, камень, хрящъ, и вообще строительные матеріалы казна должна была отпускать имъ безплатно изъ ближайшихъ казенныхъ дачъ.

Главноуправляющій въ своемъ заключеніи полагалъ, что предложеніе это принято Правительствомъ быть не можетъ. Комитетъ согласился съ мнѣніемъ Главноуправляющаго и журналъ въ этомъ смыслѣ былъ Высочайше утвержденъ 9 августа 1856 года.

Къ тому же времени относится разрѣшеніе довольно осложнившагося вопроса о Риго-Динабургской (нынѣ Риго-Двинской) желѣзной дорогѣ.

По ходатайству Рижскаго Биржеваго Комитета, разсмотрѣнному и въ принципѣ одобренному Высочайше учрежденнымъ Комитетомъ еще 29 апрѣля 1852 года и затѣмъ повторенному съ изложеніемъ подробностей, Высочайше утвержденнымъ положеніемъ Комитета желѣзныхъ дорогъ 18 мая 1853 года разрѣшено было Рижскому Биржевому Комитету составить компанію для сооруженія желѣзной дороги отъ Риги до Динабурга по правому берегу Двины, протяженіемъ 203 версты 367 саж., съ продолженіемъ до Витебска и учрежденіемъ пароходства отъ Динабурга вверхъ по Западной Двинѣ и ея притокамъ, при условіи однако, что Общество теряетъ преимущественное право на сооруженіе дороги отъ Динабурга до Витебска если къ 1 января 1856 г. не пред-

ставитъ изысканій, смѣты, проекта Устава и 5% необходимаго на сооруженіе дороги капитала *).

При просмотрѣ въ Главномъ Управленіи Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій представленныхъ Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ смѣтныхъ расходовъ на устройство означенной желѣзной дороги, было найдено, что необходимый для сооруженія капиталъ составляетъ 8.791.171 руб. 63 коп., а не 12 милл., какъ заявлялось этимъ Комитетомъ. Между тѣмъ какъ переговоры объ этомъ еще продолжались, въ лондонской газетѣ Таймсъ появилась статья англичанина Робинсона, бывшаго въ сношеніяхъ съ Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ, въ которой была изложена программа Риго-Динабургской желѣзной дороги и вмѣстѣ съ тѣмъ указано, что Компаніи этой желѣзной дороги дарована правительствомъ гарантія въ 4% съ капитала въ 12 милл. руб., что равняется 5% съ той суммы, которая дѣйствительно нужна.

Рижскій Биржевой Комитетъ, 5 апрѣля 1856 года донесъ Главноуправляющему Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, что онъ съ справедливымъ негодованіемъ приметъ мѣры къ обличенію дѣйствій Робинсона, допущенныхъ имъ безъ всякаго вѣдома и разрѣшенія.

Явившійся въ маѣ Робинсонъ представилъ Главноуправляющему переписку Рижскаго Биржеваго Комитета, изъ которой можно было заключить, что Комитетъ, дѣлая въ смѣтѣ преувеличенныя исчисленія, старался Всемилостивѣйше дарованную гарантію интересовъ въ 4% значительно возвысить другими скрытыми оборотами.

Вслѣдъ за симъ и Министръ Финансовъ увѣдомилъ Главноуправляющаго, что на Лондонской биржѣ появленіе въ продажѣ акціи Риго-Динабургской желѣзной дороги по 86 фунтовъ стерлинговъ за 100 производитъ волненіе, могущее имѣть вредныя послѣдствія для предпріятій нашего Правительства.

Вслѣдствіе возникшихъ по поводу сего сношеній въ разъясненіе дѣйствительнаго значенія дарованной гарантіи, акціи Риго-Динабургской желѣзной дороги были Комитетомъ Лондонской биржи исключены изъ оборотовъ на этой биржѣ.

Между тѣмъ Лифляндскій, Эстляндскій и Курляндскій генералъ-губернаторъ князь Суворовъ подалъ 31 января 1856 года Императору записку о необходимости дарованія Рижскому Акціонерному Обществу гарантіи въ 4½% съ капитала, какой будетъ опредѣленъ по соглашенію Главноуправляющаго съ представителями Компаніи и ½% на погашеніе.

При разсмотрѣніи этой записки, по Высочайшему повелѣнію, въ присутствіи князя Суворова, Главный Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, образованный

---

*) Дѣло Гл. Ком. № 16—1857 г.

въ 1856 году подъ предсѣдательствомъ генералъ-адъютанта графа Орлова, взамѣнъ бывшаго подъ предсѣдательствомъ Наслѣдника Цесаревича Комитета Высочайше учрежденнаго для разсмотрѣнія предположеній о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ, принялъ въ соображеніе съ одной стороны убѣжденіе князя Суворова, что по современнымъ обстоятельствамъ, извѣстнымъ ему, какъ ближайшему начальнику края, устройство дороги не можетъ осуществиться при тѣхъ правахъ, которыя дарованы Компаніи въ 1853 г.; съ другой стороны, убѣжденіе Главноуправляющаго, что для общаго хода устройства и развитія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи было бы существенно вредно, какъ увеличеніе основного капитала Риго-Динабургской жел. дороги свыше потребной на оную суммы 10.200.000 руб., т. е. по 50 тысячъ рублей на версту, такъ и увеличеніе размѣра гарантіи свыше $4^1/_2\%$ Всемилостивѣйше дарованныхъ въ 1853 году и что затѣмъ для осуществленія дороги представляется возможнымъ допустить предлагаемое княземъ Суворовымъ продолженіе срока дарованной гарантіи до 75 лѣтъ.

На основаніи этихъ соображеній, Главный Комитетъ, журналомъ своимъ отъ 12 февраля 1857 г. за № 10, полагалъ:

1) Основной капиталъ опредѣлить въ 10.200.000 руб. сер.

2) Гарантію оставить согласно дарованной 18 мая 1853 г. въ $4^1/_2\%$ включая и погашеніе акцій, т. е. 459 тыс. руб. сер.

3) Срокъ гарантіи со времени окончанія постройки дороги назначить на 75 лѣтъ.

4) Сообразно сроку этому опредѣлить порядокъ постепеннаго погашенія акцій.

Журналъ этотъ Высочайше утвержденъ 14 февраля 1857 г.

Выше было сказано, что Высочайше утвержденнымъ 10 мая 1847 г. журналомъ Комитета С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги разрѣшено было либавскому купечеству образованіе Компаніи для сооруженія желѣзной дороги отъ Либавы до Юрбурга.

Компаніи таковой либавское купечество не составило, а въ 1853 году вошло чрезъ своего уполномоченнаго маіора Гершау съ ходатайствомъ о дозволеніи составить Компанію для устройства желѣзной дороги отъ Либавы чрезъ Юрбургъ до Ковно.

При разсмотрѣніи этого вопроса въ 1853 году въ Комитетѣ было найдено, что по военнымъ обстоятельствамъ того времени разрѣшеніе его должно отложить на будущее время.

Въ 1856 году 19 мая тотъ же маіоръ Гершау, возобновляя ходатайство, просилъ разрѣшить постройку дороги въ 2 пути, даровать гарантію

$4^1/_2$% на 56 лѣтъ, при чемъ стоимость версты исчислялась либавскимъ купечествомъ въ 57.142 руб., что для дороги протяженіемъ 280 верстъ составляло капиталъ въ 40 мил. 320 тысячъ руб.

По Высочайшему повелѣнію 7 іюня 1856 года дѣло это было передано на разсмотрѣніе Главнаго Комитета.

Полагая согласно съ мнѣніемъ Главноуправляющаго, что на линіи между Либавою и Юрбургомъ наибольшее движеніе грузовъ будетъ по одному направленію къ Либавѣ, пассажировъ же можно ожидать очень малое число, поэтому нѣтъ надобности устраивать дорогу въ 2 пути, какъ хлопочетъ либавское купечество, что необходимымъ условіемъ успѣшной эксплоатаціи этой линіи является всемѣрная дешевизна устройства дороги, дабы назначеніемъ невысокихъ цѣнъ за перевозку малоцѣнныхъ грузовъ привлечь на желѣзную дорогу грузы, сплавляемые по Нѣману въ Пруссію, Комитетъ 1 августа 1856 года *) положеніемъ своимъ объявилъ либавскому купечеству, что ему надлежитъ представить опредѣленныя данныя, до какой цифры можетъ быть доведено удешевленіе устройства дороги и пониженіе цѣнъ за перевозку товаровъ и что, по собраніи всѣхъ необходимыхъ матеріаловъ и расчетовъ, ему надлежитъ вновь представить дѣло въ Комитетъ, разсмотрѣніе же вопроса о постройкѣ участка отъ Юрбурга до Ковно, составляющаго продолженіе дороги Либава—Юрбургъ, Комитетъ призналъ преждевременнымъ. Положеніе это было Высочайше утверждено 9 августа 1856 года.

Англійскіе капиталисты Стоксъ и К° въ апрѣлѣ 1856 г. сдѣлали Главноуправляющему Путями Сообщенія и Публичными Зданіями предложеніе о постройкѣ въ Россіи желѣзныхъ дорогъ, какія Правительство признаетъ нужнымъ.

По Высочайшему повелѣнію, Главноуправляющій, письмомъ отъ 22 апрѣля за № 1556, сдѣлавъ замѣчанія на предложеніе упомянутыхъ лицъ, сообщилъ Стоксу и К° и Вильяму Миллеру, что отъ Компаніи зависитъ представленіе проектовъ и подробныя условія, на основаніи которыхъ можно было бы войти съ ними въ болѣе опредѣленные переговоры.

Вслѣдъ за симъ Стоксъ и К° предложили предоставить имъ устройство желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до Варшавы съ вѣтвью отъ Вильны чрезъ Ковно къ Прусской границѣ, на протяженіи 1.200 верстъ. Они опредѣляли цѣнность дороги 80 тысячъ руб. сер. за версту, весь капиталъ въ 96 мил. и просили гарантію 5%. Когда же Правительство оказалось склоннымъ гаран-

---

*) Дѣло Гл. Комитета ж. д. № 15, 1856 г.

тировать лишь 4%, то учредители Компаніи предлагали выпустить акціи номинальной стоимости 100 ф. стерл. по 80 за 100, что равносильно было бы увеличенію основнаго капитала на 24 мил. рублей сер., при чемъ желали, чтобы Правительство, при выкупѣ акцій для погашенія, уплачивало не 80, а полныхъ 100 за каждую.

Главный Комитетъ, по разсмотрѣніи этого предложенія и согласно мнѣнію Главноуправляющаго, положилъ отвѣтить Стоксу и К°, что предложеніе ихъ въ томъ видѣ, какъ оно ими сдѣлано, принято быть русскимъ Правительствомъ не можетъ, указавъ при этомъ, что срокъ пользованія Компаніи дорогой долженъ быть ограниченъ 56 годами, цѣнность 80 тысячъ руб. сер. съ версты слишкомъ высока, акціи должны быть выпущены по парицательной цѣнѣ, гарантія можетъ начинаться только съ открытія дороги, безпошлинно могутъ быть провозимы изъ-за границы только дѣйствительно необходимые для дороги предметы и, что, устраняя себя отъ излишняго вмѣшательства въ дѣло Компаніи, Правительство удерживаетъ за собой право разсмотрѣнія и утвержденія плановъ и проектовъ, надзора за работами, освидѣтельствованія дороги со всѣми ея сооруженіями и подвижнымъ составомъ предъ ея открытіемъ и надзора за безопасностью и правильностью движенія.

На этомъ дѣло это и прекратилось.

Секретать американской Телеграфной Компаніи Шиффнеръ, въ письмѣ къ Главноуправляющему Путями Сообщенія и Публичными Зданіями изъ Нью-Іорка еще отъ 24 декабря 1854 г. сдѣлалъ, какъ то усматривается изъ представленія Главноуправляющаго въ Высоч. учр. Комитетъ отъ 11 іюля 1855 года, за № 91 *), предложеніе о сооруженіи дороги отъ Москвы чрезъ Харьковъ въ Одессу и отъ Харькова въ Ѳеодосію, или поставить всѣ металлическія части для сооруженія желѣзной дороги, объясняя при этомъ, что извѣстные ему банкиры располагаютъ для этого предпріятія капиталомъ въ 200 милл. долларовъ (по тогдашнему курсу 266 мил. руб. сер.).

Вслѣдствіе сего предложенія, Главноуправляющій, по Высочайшему повелѣнію вошелъ въ письменные съ Шиффнеромъ переговоры и полученныя отъ него письма передалъ на разсмотрѣніе Министра Финансовъ, Статсъ-Секретаря Брока.

Послѣдній, по разсмотрѣніи дѣла и послѣ личныхъ съ Шиффнеромъ объясненій, находилъ, что предложеніе Шиффнера, въ виду военныхъ дѣйствій и состоянія денежнаго рынка, для казны невыгодно и что, по возстановленіи

---

*) Дѣло Комитета № 14—1855 г.

мира, вопросъ о сооруженіи новыхъ жел. дорогъ можетъ быть разрѣшенъ на болѣе выгодныхъ условіяхъ, нежели предложенныя Шиффнеромъ.

Сущность предложенія Шиффнера заключалась главнымъ образомъ, по свидѣтельству Министра Финансовъ, въ томъ, чтобы работы, какія произведены будутъ, въ періодъ отъ 30 до 60 дней сдавать казнѣ и получать за оныя уплату облигаціями по номинальной цѣнѣ, съ удержаніемъ 20% стоимости въ видѣ залога.

Облигаціи должны приносить Шиффнеру 5% (первоначально онъ желалъ 6), что на заявленный имъ капиталъ въ 266 мил. руб. сер. составило бы доходъ въ 13.300.000 руб. сер. Выкупъ не долженъ былъ быть произведенъ ранѣе 20 лѣтъ, что составило бы однихъ процентовъ 266 мил.

На случай, если предложеніе объ устройствѣ желѣзныхъ дорогъ не будетъ принято Правительствомъ, и будетъ предпочтено заключить съ Шиффнеромъ условіе на поставку рельсовъ и металлическихъ частей, то онъ, Шиффнеръ, изъявлялъ готовность поставлять рельсы въ Кронштадтъ, получая въ уплату Государственныя облигаціи, считая по 4 цента за фунтъ рельсовъ, а за подкладки, костыли и гвозди по 8 центовъ за фунтъ. Цѣна эта составляла въ первомъ случаѣ 2 р. 13 к. за пудъ, во второмъ 4 р. 26 к., тогда какъ рельсы изъ Англіи въ Кронштадтъ поставлялись въ среднемъ для С.-Петербурго-Московской жел. дор. по 84 коп. за пудъ и для С.-Петербурго-Варшавской по 65 к. и по подряду Яковлевыхъ съ Пермскихъ заводовъ съ поставкою въ С.-Петербургъ по 1 р. 50 коп.; остальныя принадлежности ставились тоже значительно дешевле. Шиффнеръ выражалъ готовность производить всю эту поставку въ Кронштадтъ, не смотря на блокаду нашихъ портовъ.

Высочайше учрежденный Комитетъ, на обсужденіе котораго дѣло это по Высочайшему повелѣнію было передано, призналъ предложеніе Шиффнера не выгоднымъ и возможность доставки рельсовъ и металлическихъ частей въ Кронштадтъ во время блокады нашихъ портовъ сомнительною. Тѣмъ не менѣе, находя готовность Шиффнера сооружать желѣзныя дороги въ Россіи заслуживающею вниманія, а привлеченіе своихъ и иностранныхъ капиталистовъ къ государственнымъ сооруженіямъ необходимымъ, Комитетъ полагалъ, не отказывая Шиффнеру въ предложеніи его строить желѣзныя дороги въ Россіи, изъявить ему благодарность и объявить, что въ данное время, за неокончаніемъ производящихся изысканій линій отъ Москвы къ Черному морю и несоставленіемъ проектовъ и смѣтъ, не представляется возможнымъ заключить съ нимъ контрактъ. Относительно же предложенія его выдѣлки рельсовъ и постройки локомотивовъ и вагоновъ въ Россіи иностранными капиталистами, то, признавая такое предложеніе весьма полезнымъ, какъ въ привлеченіи въ Россію иностранныхъ капиталовъ, такъ и въ ознакомленіи нашихъ мастеровъ и рабочихъ съ

производствомъ подобнаго рода работъ, Комитетъ полагалъ объявить Шиффнеру, что если дѣйствительно есть такіе въ Америкѣ капиталисты, то отъ нихъ зависитъ предъявить Россійскому Правительству, какія именно льготы они испрашиваютъ для учрежденія своихъ фабрикъ, но Правительство не обязываетъ себя непремѣннымъ условіемъ брать исключительно на этихъ фабрикахъ рельсы, локомотивы и вагоны, ни назначать впередъ плату за оные и вообще русское Правительство не принимаетъ на себя никакихъ обязательствъ относительно учрежденія этихъ фабрикъ до окончательнаго разсмотрѣнія предложенія американскихъ капиталистовъ.

Журналъ этотъ Высочайше утвержденъ 31 августа 1856 года и о рѣшеніи Шиффнеръ былъ увѣдомленъ письмомъ отъ 9 сентября за № 175.

Шиффнеръ, однако, на этомъ не успокоился и въ началѣ 1857 года подалъ на имя Императора прошеніе о предоставленіи ему для С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги поставки рельсовъ въ количествѣ 4 мил. пудовъ, въ которой ему отказываетъ Главное Управленіе Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, не смотря на данное ему бывшимъ Главноуправляющимъ графомъ Клейнмихелемъ обѣщаніе, добавляя, что, вслѣдствіе лишенія этой поставки, онъ, проситель, понесъ значительные расходы и убытки.

Прошеніе это было препровождено Статсъ-Секретаремъ у принятія прошеній, княземъ Голицынымъ 9 апрѣля Главноуправляющему и симъ послѣднимъ внесено въ Комитетъ при представленіи отъ 21 мая № 1374 съ объясненіями изъ бывшей переписки. Комитетъ, согласно съ мнѣніемъ Главноуправляющаго полагалъ объявить Шиффнеру, что претензія его не имѣетъ никакого правильнаго основанія, въ какомъ смыслѣ журналъ Высочайше утвержденъ 31 мая 1857 года *).

Едва послѣдовало утвержденіе постройки Петергофской желѣзной дороги и между тѣмъ какъ разрѣшался вопросъ о постройкѣ Риго-Динабургской, какъ уже подготовлялся одинъ изъ крупнѣйшихъ того времени актовъ желѣзнодорожной политики, имѣвшій капитальное значеніе въ дѣлѣ русскихъ желѣзныхъ дорогъ почти до позднѣйшаго времени.

По Высочайшему повелѣнію 10 октября 1856 г. назначено было экстренное засѣданіе Комитета Министровъ для выслушанія разныхъ вопросовъ, относящихся до устройства желѣзныхъ дорогъ въ Россіи.

Въ засѣданіи этомъ **) Главноуправляющій Путями Сообщенія и Публичными Зданіями генералъ-адъютантъ Чевкинъ, словесно указавъ первона-

*) Дѣло Гл. Ком. жел. дор. № 17—1857 г.

**) См. особый журналъ Комитета Министровъ 10 и 11 октября 1856 г. за № 921.

чально на пользу и необходимость для Россіи желѣзныхъ дорогъ, объяснилъ причины побудившія его привлечь для ихъ устройства содѣйствіе и капиталы иностранныхъ банкировъ, переговоры, которые онъ съ ними по сему случаю велъ и сущность условій двухъ компаній, дѣлающихъ нашему Правительству окончательныя предложенія. Одну изъ этихъ компаній составляли банкиры Штиглицъ, Гоппе и Перейра, другую банкиры Опенгеймъ и Ванденштодтъ съ нѣкоторыми германскими и бельгійскими домами.

Условія, предложенныя первой компаніей, заключались въ слѣдующемъ.

Компанія принимаетъ на себя сооруженіе сѣти желѣзныхъ дорогъ изъ 4-хъ главныхъ линій:

а) отъ С.-Петербурга до Варшавы съ особой вѣтвью до Прусской границы на соединеніе съ Кенигсбергской желѣзной дорогой;

б) отъ Москвы до Тулы, Орла, Курска, Харькова и Ѳеодосіи;

в) отъ Курска или Орла чрезъ Динабургъ до Либавы;

г) отъ Москвы до Нижняго-Новгорода.

Первыя три дороги подраздѣлялись каждая на два отдѣленія.

Компанія обязывалась всѣ эти дороги построить въ 10 лѣтъ, пока въ одинъ путь, а когда движеніе усилится и сборъ дойдетъ до 9 тысячъ рублей съ версты, то уложить и второй путь.

Цѣнность по примѣрному исчисленію разстоянія въ 3.900 верстъ опредѣлялась въ 260 мил., или по 69.000 руб. сер. съ версты.

На эту сумму Правительство должно было гарантировать процентовъ и погашенія 5 на сто въ продолженіе 85 лѣтъ со времени истеченія десятилѣтняго срока, предназначеннаго для окончанія работъ. Гарантія должна была начинаться лишь по окончаніи и открытіи каждаго отдѣленія и соразмѣряться съ поверстною ея длиной.

Чрезъ 20 лѣтъ по истеченіи десятилѣтняго срока, опредѣленнаго на постройку, Правительство получало право выкупить дорогу и ея принадлежности, при чемъ цѣна выкупа подлежала опредѣленію по сложности дохода за послѣднія 7 лѣтъ, а за движимое имущество Правительству надлежало уплатить по 5.000 руб. на версту.

Компанія въ теченіе 20 лѣтъ со времени приступа къ работамъ сохраняла за собой преимущественныя права на постройку всѣхъ новыхъ параллельныхъ или могущихъ войти въ соприкосновеніе съ сѣтью Компаніи желѣзныхъ дорогъ.

Начатые и оконченные участки и работы и все безъ изъятія имущество С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги подлежали передачѣ въ полное распоряженіе Компаніи, которая обязывалась изъ доходовъ, превышающихъ норму 5% выплачивать половину въ пользу Правительства впредь до

постепеннаго погашенія 18 мил. р. с., затраченныхъ казною на сооруженіе этой линіи.

Компанія требовала пониженія тарифа Николаевской желѣзной дороги.

Надзоръ со стороны Правительства выговаривался «умѣренный», могущій собирать всѣ нужныя свѣдѣнія, но не вмѣшиваться въ распоряженія компаніи.

Компанія подчинялась Главноуправляющему Путями Сообщенія и Публичными Зданіями и, въ случаѣ недоразумѣній, послѣднія подлежали разбирательству въ Комитетѣ Министровъ и разрѣшенію окончательно Высочайшею властью.

Компанія пріобрѣтала право выпускать не только акціи но и облигаціи. Ей присвоивалось названіе Главнаго Общества желѣзныхъ дорогъ въ Россіи.

По изложеніи вышеприведенныхъ въ общихъ чертахъ условій банкировъ первой группы, генералъ-адъютантъ Чевкинъ объяснилъ Комитету, что онъ признаетъ возможнымъ принять предложеніе Компаніи, но считаетъ необходимымъ войти съ учредителями въ ближайшее разсмотрѣніе предложенія.

Что касается условій второй группы германскихъ и бельгійскихъ банкировъ, то она не представляла существенной разницы отъ предыдущихъ, за исключеніемъ болѣе краткихъ сроковъ: пользованія дорогами (75 лѣтъ) права выкупа (5 лѣтъ) и въ предоставленіи Правительству $^1/_3$ дохода, если таковой будетъ превышать 6%.

11 октября Комитетъ Министровъ, по Высочайшему повелѣнію, собрался въ Собственномъ Кабинетѣ Его Величества въ Зимнемъ Дворцѣ для обсужденія и окончательнаго рѣшенія этого дѣла.

Въ засѣданіи этомъ Императору Александру Николаевичу угодно было предложить къ обсужденію Комитета вопросы:

1) Желѣзныя дороги составляютъ ли неотложную необходимость для Россіи?

2) Можемъ ли мы достигнуть скораго ихъ сооруженія одними собственными средствами безъ содѣйствія иностраннаго?

3) Буде нѣтъ, то выгодны ли предлагаемыя банкирами Штиглицемъ, Гоппе, Берингомъ, Перейра и К° условія? Но прежде всего, достаточно ли обезпечено своевременное выполненіе тѣхъ условій?

4) Если выполненіе достаточно обезпечено, то должно ли, по сравненіи съ предложеніемъ банкировъ Опенгейма и К°, принять условія Штиглица, Гоппе, Беринга, Перейра и К°: а) 85-лѣтняго срока пользованія и б) 20-лѣтняго срока для права выкупа?

5) Можно ли допустить преимущественное право на дороги параллельныя?

6) Можно ли допустить обязательное уравненіе тарифа Николаевской желѣзной дороги?

7) Могутъ ли затѣмъ быть приняты и прочія условія банкировъ Штиглица, Гопе, Беринга, Перейра и К°?

Послѣ происходившихъ по симъ Высочайшимъ вопросамъ разсужденій, Комитетъ полагалъ принять, предпочтительно предъ Компаніей Опенгейма, условія, предлагаемыя Компаніею Штиглица, съ тѣмъ, чтобы по возможности убѣдить послѣднюю: а) не дѣлать уравненія тарифа Николаевской желѣзной дороги обязательнымъ, а обусловить возможностью и б) ввести «обѣщаніе» понизить плату для пассажировъ третьяго класса въ поѣздахъ товарныхъ; относительно распредѣленія акцій въ Россіи и за границей войти Министру Финансовъ и Главноуправляющему Путями Сообщенія и Публичными Зданіями въ окончательное съ Компаніей соглашеніе и представить таковое на Высочайшее утвержденіе.

На этомъ основаніи возложить на Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями обще съ Министромъ Финансовъ дальнѣйшій ходъ дѣла и по окончательномъ съ Компаніею соглашеніи во всѣхъ предметахъ, предоставить имъ заключить съ представителями Компаніи предварительное условіе, которое, по воспослѣдованіи Высочайшаго на оное утвержденія, имѣетъ быть къ окончанію сего года, какъ о томъ проситъ Компанія, обнародовано при надлежащемъ Указѣ.

На особомъ журналѣ Комитета Министровъ по сему предмету 16 октября 1856 года, рукою Его Величества начертано: **«Исполнить»**.

Результатомъ этихъ соглашеній послѣдовалъ 28 января 1857 года Высочайшій Указъ Правительствующему Сенату, въ которомъ Императоръ Александръ Николаевичъ въ слѣдующихъ Державныхъ словахъ соизволилъ выразить Свой взглядъ на потребность желѣзныхъ дорогъ для Россіи и на способы ихъ сооруженія:

«Въ неослабномъ попеченіи о благѣ столь близкаго сердцу Нашему отечества, Мы давно сознали, что обильное дарами природы, но раздѣленное огромными пространствами, оно нуждается особенно въ удобныхъ сообщеніяхъ».

«Сознаніе это вяще утвердилось среди личныхъ занятій, возложенныхъ на Насъ еще съ 1842 года блаженныя памяти Родителемъ Нашимъ, по предсѣдательству Комитета желѣзныхъ дорогъ, въ коемъ обсуждены сооруженіе С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги и разныя предположенія по другимъ путямъ сего рода.»

«Самое сооруженіе этой дороги, столь справедливо называемой нынѣ Николаевскою, выразило еще осязательнѣе всю пользу для Нашей родины сего новаго способа сообщенія, всю необходимость его, какъ для мирнаго, такъ и для военнаго времени; и желѣзныя дороги, въ надобности коихъ были у многихъ сомнѣнія еще за десять лѣтъ, признаны нынѣ всѣми сословіями необ-

ходимостью для Имперіи и сдѣлались потребностью народною, желаніемъ общимъ, настоятельнымъ».

«Въ семъ глубокомъ убѣжденіи, Мы, вслѣдъ за первымъ прекращеніемъ военныхъ дѣйствій, повелѣли озаботиться о средствахъ къ лучшему удовлетворенію этой неотложной потребности. Внимательное обсужденіе указало, что для удобства и скорости лучше обратится, по примѣру всѣхъ другихъ странъ, предпочтительно къ промышленности частной, какъ отечественной, такъ и иностранной; — къ послѣдней и въ томъ вниманіи, чтобы воспользоваться значительною опытностью, пріобрѣтенною при устройствѣ многихъ тысячъ верстъ желѣзныхъ дорогъ на западѣ Европы».

«На сихъ началахъ вызваны, сдѣланы, соображены разныя предложенія и по надлежащемъ разсмотрѣніи дѣла въ Комитетѣ Министровъ и обсужденіи имъ онаго въ личномъ присутствіи Нашемъ, признаны единогласно лучшими и Нами утверждены условія, предложенныя Обществомъ капиталистовъ русскихъ и иностранныхъ, въ главѣ коихъ Нашъ банкиръ баронъ Штиглицъ.»

«Условіями сими Общество это обязуется: на свой счетъ и страхъ устроить въ теченіе десяти лѣтъ и потомъ содержать въ теченіе восьмидесяти пяти лѣтъ указанную ему сѣть около четырехъ тысячъ верстъ желѣзныхъ дорогъ, съ однимъ лишь ручательствомъ Правительства за выученіе пяти процентовъ съ опредѣленныхъ на сооруженіе суммъ и съ тѣмъ, что по минованіи означенныхъ сроковъ, вся сѣть обращается безплатно въ принадлежность казны».

«На сихъ основаніяхъ, Правительство, избѣгая необходимости пожертвованій значительныхъ и неотложныхъ, возможетъ силою одного лишь довѣрія къ строгой точности, съ коею постоянно, даже среди тяжкихъ годинъ отечественныхъ войнъ, оно выполняло свои долговыя обязанности,—достигнуть сооруженія первой сѣти желѣзныхъ дорогъ Русскихъ».

«Сѣть эта будетъ простираться: отъ С.-Петербурга до Варшавы и Прусской границы, отъ Москвы до Нижняго-Новгорода, отъ Москвы чрезъ Курскъ и низовье Днѣпра до Ѳеодосіи и отъ Курска или Орла чрезъ Динабургъ до Либавы, и такимъ образомъ непрерывнымъ чрезъ 26 губерній желѣзнымъ путемъ соединятся взаимно: три столицы, главныя судоходныя рѣки наши, средоточіе хлѣбныхъ нашихъ избытковъ и два порта на Черномъ и Балтійскомъ моряхъ, почти весь годъ доступные; облегчится симъ образомъ вывозъ заграничный, обезпечится провозъ и продовольствіе внутренніе».

Этимъ же указомъ повелѣвалось привести въ исполненіе Высочайше утвержденные 26 января положеніе объ основныхъ условіяхъ для устройства первой сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи и уставъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

*

Положеніемъ этимъ обязывались построить означенную сѣть въ теченіе 10 лѣтъ нижеслѣдующія лица: С.-Петербургскіе банкиры Штиглицъ и К°, Варшавскій банкиръ С. А. Френкель, Лондонскіе банкиры братья Берингъ и К° и Ѳома Берингъ въ качествѣ довѣреннаго отъ имени Амстердамскихъ банкировъ Гоппе и К°, Парижскіе банкиры Готтингеръ и К°, Исакій Перейръ, Директоръ Компаніи желѣзной дороги изъ Парижа въ Ліонъ и Августъ Турнейсенъ, Директоръ Компаніи Западныхъ желѣзныхъ дорогъ Франціи—всѣ эти лица, какъ отъ своего имени, такъ и по довѣренности отъ: Берлинскихъ банкировъ Мендельсонъ и К°, Эмилія Перейра, Предсѣдателя Совѣта управленія Южныхъ желѣзныхъ дорогъ Франціи и канала Гаронскаго, Парижскихъ банкировъ Б. Л. Фульда и Фульдъ-Оппенгейма, братьевъ Миллетъ, барона Селліера, И. И. Урибаріена и Дезаръ-Мюссара и К°, Адольфа Ейхталя, предсѣдателя Главной морской Компаніи во Франціи и Парижскихъ капиталистовъ Фридриха Грининпгера и Казиміра Сальвадора.

Означенные Положеніе и Уставъ болѣе или менѣе извѣстны, а потому отмѣтимъ здѣсь сверхъ упомянутыхъ въ журналѣ Комитета Министровъ лишь слѣдующія главнѣйшія условія.

Линіи С.-Петербурго - Варшавская, Московско - Ѳеодосійская и Орлово или Курско-Либавская подраздѣлялись каждая на 2 отдѣленія, Московско-Нижегородская составляла одно.

По каждому изъ этихъ отдѣленій Правительство гарантировало со дня открытія на немъ полнаго движенія чистый доходъ въ теченіи 85 лѣтъ или до выкупа въ размѣрѣ: для линіи С.-Петербурго-Варшавской на капиталъ 85 милл. руб. сер.; для вѣтви къ Прусской границѣ по разсчету стоимости 69 тыс. руб. сер. съ версты; для остальныхъ по разсчету стоимости 62.500 руб. сер. съ версты; при этомъ доходы всѣхъ линій должны были приниматься въ общій разсчетъ.

Капиталъ общества опредѣлялся въ 275 милл. руб. сер. или въ среднемъ около 68.750 руб. сер. на версту. Онъ имѣлъ образоваться выпускомъ акцій и облигацій, при чемъ цѣнность послѣднихъ не должна была превышать половины капитала.

Такимъ образомъ былъ сдѣланъ крупный шагъ впередъ въ дѣлѣ постройки желѣзныхъ дорогъ въ Россіи и рѣшена наконецъ постройка той первой сѣти, о которой, вмѣстѣ съ С.-Петербурго-Московской желѣзной дорогой вопросъ былъ поднятъ еще Герстнеромъ 22 года ранѣе. Вмѣстѣ съ тѣмъ Высочайшій указъ отъ 28 января 1857 года прекратилъ всякія колебанія относительно способа постройки жел. дорогъ и обнаружилъ предпочтеніе со стороны Пра-

вительства прибѣгать съ этой цѣлью къ частной отечественной и иностранной предпріимчивости.

Послѣднее обстоятельство не преминуло вскорѣ же отразиться на дѣятельности Правительства въ другихъ случаяхъ и на возбужденіе съ разныхъ сторонъ желанія послѣдовать примѣру Главнаго Общества.

Такъ, одновременно съ учрежденіями Главнаго Общества, а именно 14 февраля того же 1857 года было, какъ сказано выше, покончено тянувшееся съ 1853 года дѣло о выдачѣ Рижскому Биржевому Комитету концессіи на постройку Риго-Динабургской жел. дороги. Годъ спустя, т. е. 23 января 1858 года, былъ Высочайше утвержденъ самый уставъ общества Рижско-Динабургской желѣзной дороги.

Въ то же время возобновилось и разрѣшено прежнее ходатайство Либавскаго купечества. Вслѣдствіе объявленія этому купечеству Высочайше утвержденнаго 9 августа 1856 г. положенія Главнаго Комитета желѣзныхъ дорогъ Эстляндскій, Курляндскій и Лифляндскій генералъ-губернаторъ князь Суворовъ препроводилъ Главноуправляющему 4 марта 1857 г. записку того же кол. ассес. Гершау съ ходатайствомъ объ устройствѣ Либаво-Юрбургской желѣзной дороги на основаніяхъ, опредѣленныхъ для Рижско-Динабургской, при чемъ стоимость дороги въ 196 верстъ исчислялась въ 8 мил. руб. или 40.762 р. съ версты.

Главный Комитетъ, не усматривая въ устройствѣ этой дороги, особенно съ проведеніемъ проектированныхъ уже и утвержденныхъ направленій вѣтвей общества первой сѣти (Главнаго Общества) изъ Динабурга въ Либаву и отъ станціи С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги чрезъ Ковно къ Кенигсбергу ни настоятельной государственной нужды, ни достаточнаго обезпеченія казны въ гарантіи, полагалъ объявить Либавскому купечеству, что оно можетъ составить компанію «въ предѣлахъ правъ Высочайше дарованныхъ положеніемъ Комитета въ 1847 году, но безъ дальнѣйшаго распространенія оныхъ».

Положеніе это Высочайше утверждено 31 мая 1857 г.

Представитель торговаго англійскаго дома Бонаръ и К° Шульцъ, генералъ-лейтенантъ графъ Ржевускій, генералъ-маіоръ графъ Адлербергъ, тайный совѣтникъ графъ Голенищевъ-Кутузовъ, дѣйств. ст. сов. князь Сергѣй Долгорукій, князь Левъ Кочубей, ротмистръ фонъ-Бенкендорфъ, поручикъ фонъ-Бенкендорфъ, графъ Ѳ. Лубенскій и колл. сов. Софроновъ подали 18 апрѣля

1857 года Главноуправляющему просьбу, въ которой, изъясняя значеніе юго-западнаго края въ административномъ, стратегическомъ, производительномъ и торговомъ отношеніяхъ, ходатайствовали о разрѣшеніи имъ образованія акціонерной компаніи подъ названіемъ: «Россійская компанія второй сѣти желѣзныхъ дорогъ» для постройки желѣзныхъ дорогъ отъ Одессы на Балту, Брацлавъ, Кіевъ, Нѣжинъ и Кролевецъ до встрѣчи съ одной изъ предполагавшихся тогда линій Ѳеодосійской или Либавской между Орломъ и Оршей. Протяженіе этой второй сѣти имѣло обнимать собой 1.400 верстъ, стоимостью каждая верста 66.286 руб. сер., а всего 92.800.000 рублей. На этотъ капиталъ компанія испрашивала въ теченіе 75 лѣтъ съ открытія дороги гарантію въ первые 48 лѣтъ по $5^1/_2$%, а въ дальнѣйшіе 27 лѣтъ по 4%. Компанія оставляла за собой право выпуска облигацій на сумму до половины капитала съ выкупомъ ихъ до истеченія 75 лѣтъ.

Ходатайство это по всеподданнѣйшему докладу Главноуправляющаго и по Высочайшему повелѣнію 25 апрѣля внесено въ Главный Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, причемъ Главноуправляющій объяснилъ, что относительно постройки желѣзной дороги отъ Одессы въ Балту съ правомъ продолженія до Кіева и Бродъ, въ августѣ 1856 года было сдѣлано предложеніе англійскимъ банкиромъ Гладстономъ изъ торговаго дома Бонаръ и К°, т. е. главнѣйшимъ изъ учредителей компаніи нынѣ являющейся и что Правительствомъ тогда была опредѣлена наивысшая цѣна за версту въ 53 тыс. руб. сер. съ гарантіею 5%. Признавая существенную пользу сооруженія предлагаемыхъ жел. дорогъ, ген.-лейт. Чевкинъ находилъ, что учредители просятъ о предоставленіи имъ большихъ преимуществъ, чѣмъ таковыя дарованы были компаніи первой сѣти такъ какъ они просятъ гарантіи на 520 руб. сер. болѣе, что на 1.400 вер. составитъ 728 тыс. рублей въ годъ, между тѣмъ какъ ни финансовыя ни другія государственныя соображенія не дозволяютъ даровать другой компаніи такія же права и преимущества, какія были допущены для общества первой сѣти (главнаго общества), имѣющей положить первое обширное начало сооруженія у насъ желѣзныхъ дорогъ.

По симъ соображеніямъ Комитетъ положилъ объявить просителямъ, что хотя польза постройки дороги несомнѣнна, тѣмъ не менѣе предложеніе ихъ въ такомъ видѣ принято быть не можетъ, а если они желаютъ дать дѣйствительный ходъ дѣлу, то должны сблизить свои требованія съ требованіями въ 1856 году банкира Гладстона.

Около того же времени Правительство, построившее и съ 1848 года эксплоатировавшее средствами казны Варшавско-Вѣнскую желѣзную дорогу отъ

Варшавы до Границы съ вѣтвью отъ Скерневицъ до Ловича, видя въ теченіе 10 лѣтъ свои надежды, возлагавшіяся на эту дорогу, неосуществленными, и придя къ убѣжденію въ малоуспѣшности казеннаго хозяйства, рѣшилось уступить ее также частному обществу.

Вслѣдствіе поступившихъ отъ частныхъ лицъ предложеній Правительствомъ Царства Польскаго были заключены два предварительные договора отъ 10 августа и 23 сентября 1857 года объ уступкѣ эксплоатаціи Варшавско-Вѣнской жел. дороги частному обществу, учредителями котораго были варшавскій банкиръ коммерціи совѣтникъ Германъ Эпстейнъ, прусскій статсъ-министръ не у дѣлъ Карлъ-Августъ Мильде, прусскій дѣйств. тайн. совѣтн. графъ Андрей Ренаръ и главный директоръ общества «Минерва» баронъ Германъ Мушвицъ.

Договоры эти были утверждены Высочайшимъ указомъ 28 сентября 1857 г.

Общество получило эксплоатацію дороги на 75 лѣтъ съ условіемъ постройки вѣтви отъ Замбковицъ до Сосновицъ и продолженія дороги отъ Ловича по направленію къ Бромбергу до Прусской Границы подъ названіемъ двухъ обществъ, Варшавско-Вѣнской и Варшавско-Бромбергской жел. дорогъ. Переуступочный договоръ былъ совершенъ 1 октября 1857 года.

Основный капиталъ обществъ былъ опредѣленъ въ 10 мил. рублей и подлежалъ образованію выпускомъ 100 тысячъ акцій по 100 руб., изъ которыхъ 40% акцій оставлялись Правительствомъ за собой. Общество обязывалось сверхъ того уплачивать Правительству ежегодную ренту: первыя 5 лѣтъ 5% съ суммы 4 мил. руб. сер., т. е. 200 тыс. руб., въ слѣдующія 5 лѣтъ по $5^5/_8$%, т. е. 225 тысячъ руб. сер. и начиная съ одиннадцатаго года эксплоатаціи до истеченія срока пользованія или до выкупа дороги Правительствомъ по $6^1/_2$%, т. е. по 250 тыс. руб. сер. Статьей 10 устава учредителямъ предоставлено право выпуска облигацій.

Къ числу особенностей этого устава, нигдѣ ни ранѣе, ни позже не примѣнявшихся, слѣдуетъ отнести то, что всѣ служащіе на Варшавско-Вѣнской и Бромбергской желѣзныхъ дорогахъ были освобождены отъ военной службы и всякихъ личныхъ повинностей въ продолженіи всего служенія на этихъ дорогахъ; имъ было присвоено право ношенія кокарды и мундира и всѣ, кончая служителями, почитаемы были «наравнѣ съ прочими лицами на государственной службѣ состоящими».

Вѣтвь отъ Замбковицы до Сосновицы, протяженіемъ въ $16^1/_2$ верстъ, открыта въ августѣ 1859 года и обошлась до 700 тысячъ руб. Постройка желѣзной дороги отъ Ловича до Прусской Границы протяженіемъ 131 верста была начата въ 1860 году и окончена въ декабрѣ 1862 года. Расходы на постройку этой дороги простирались до 5.886.000 руб. сер.

Послѣ довольно чреватаго въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ 1857 года, 1858 годъ отличался затишьемъ и, кромѣ разрѣшенія постройки Волго-Донской желѣзной дороги, ознаменовался лишь возбужденіемъ вопроса о нѣкоторыхъ дорогахъ, разрѣшеніе по которымъ послѣдовало уже позже, и учрежденіемъ вновь, по Высочайшему повелѣнію 18 декабря, «для предварительнаго обсужденія главныхъ мѣроположеній по частнымъ желѣзнымъ дорогамъ», особаго Комитета подъ названіемъ Комитета Желѣзныхъ Дорогъ.

Предсѣдателемъ Комитета былъ назначенъ канцлеръ графъ Нессельроде, а членами: сверхъ Министра Финансовъ и Главноуправляющаго, генералъ-адъютанты: графъ Строгановъ I, баронъ Ливенъ и Тотлебенъ, дѣйствительный тайный совѣтникъ баронъ Мейендорфъ, инженеры: генералъ-лейтенантъ Герсфельдъ, генералъ-маіоръ Тимашевъ и инженеръ-генералъ-маіоръ Мельниковъ, Языковъ и Кербедзъ.

Еще въ началѣ 1858 года, инженеръ-генералъ-маіоръ Мельниковъ, статскій совѣтникъ Новосельскій и коммерціи совѣтникъ Кокоревъ обратились къ Главноуправляющему съ ходатайствомъ о разрѣшеніи учрежденія ими Общества для устройства желѣзной дороги между Волгою и Дономъ и для учрежденія пароходства по Дону и Азовскому морю съ расчисткой Донскихъ гирлъ. Необходимый капиталъ на постройку желѣзной дороги исчисленъ былъ въ суммѣ 8 милл., гарантіи же компанія не просила.

По всеподданнѣйшему докладу объ этомъ Главноуправляющаго, Высочайше повелѣно было 12 іюня 1858 года, уставъ общества разсмотрѣть въ Комитетѣ Министровъ, которому за состоявшимся 4 апрѣля того года Высочайшимъ повелѣніемъ о закрытіи Главнаго Комитета, подлежало впредь вѣдать желѣзнодорожныя дѣла.

Комитетъ Министровъ, обсудивъ представленіе по этому предмету Главноуправляющаго, отъ 3 іюля № 1.548, журналомъ своимъ отъ 8 іюля полагалъ разрѣшить учрежденіе означенной компаніи и утвердить уставъ ея, на что и послѣдовало Высочайшее соизволеніе 19 іюля.

Уставомъ этимъ, опубликованнымъ при Высочайшемъ повелѣніи Правительствующему Сенату отъ того же числа, учреждалось Общество Волжско-Донской желѣзной дороги и пароходства.

Желѣзная дорога назначалась къ постройкѣ между хуторомъ Климова близъ г. Царицына на Волгѣ и затономъ Калачевскимъ на Дону.

Капиталъ Общества опредѣлялся въ 8 милл. руб. сер., образуемыхъ выпускомъ только акцій; срокъ пользованія дорогою назначался въ 80 лѣтъ по минованіи срока, для открытія дороги назначеннаго (не болѣе 4 лѣтъ).

Общество освобождалось отъ всѣхъ таможенныхъ и другихъ пошлинъ. Гарантіи дано не было.

Полтора года спустя, а именно Высочайшимъ повелѣніемъ отъ 10 ноября 1860 года, уставъ этотъ былъ, однако, значительно измѣненъ. Основной капиталъ Общества сокращенъ до 6.400.000 руб. съ правомъ собрать впослѣдствіи еще до 1.600.000 р. или посредствомъ займа или выпускомъ облигацій. При этомъ дарована гарантія $4^1/_2\%$ на акціонерный капиталъ 6.400.000, которая не должна превышать суммы 288.000 руб. въ годъ.

Въ томъ же году князь Суворовъ, Рижскій военный, Эстляндскій, Курляндскій и Лифляндскій Генералъ-Губернаторъ, во всеподданнѣйшемъ рапортѣ своемъ снова возбудилъ вопросъ о предоставленіи Рижскому купеческому обществу устройства дороги отъ Динабурга до Витебска. На рапортѣ этомъ послѣдовала собственноручная Императора резолюція:

«Сообразить въ Комитетѣ Министровъ и если сочтетъ нужнымъ, «съ приглашеніемъ князя Суворова».

Въ представленіи своемъ по этому дѣлу въ Комитетъ Министровъ отъ 12 января 1859 г. за № 86, Главноуправляющій высказался въ томъ смыслѣ, что отдача Рижскому Биржевому Комитету пути между Динабургомъ и Витебскомъ, лежащимъ по направленію къ Московско-Ѳеодосійской желѣзной дорогѣ, постройка которой возложена на Главное Общество, нарушила бы право сего послѣдняго и могла бы повлечь за собой требованіе Главнаго Общества о вознагражденіи.

Комитетъ Министровъ, исходя изъ соображенія, что Главное Общество уже приняло на себя обязанность устройства соединенія сосредоточія хлѣбныхъ избытковъ съ Либавскимъ портомъ и сообщенія Риги не только съ Витебскомъ, но и съ Верхне-Двинскимъ краемъ и съ югомъ Россіи, полагалъ увѣдомить князя Суворова, что это новое ходатайство Рижскаго Биржевого Комитета удовлетворено быть не можетъ и что вопросъ этотъ надлежитъ считать рѣшеннымъ окончательно. Князь Суворовъ остался при особомъ мнѣніи, которое было изложено имъ въ отдѣльной запискѣ. Записка эта была заслушана въ Комитетѣ Министровъ 20 января и Комитетъ, по выслушаніи объясненія генералъ-адъютанта Чевкина, не призналъ возможнымъ измѣнить свое рѣшеніе.

На журналѣ Комитета Императору Александру Николаевичу угодно было 23 января 1859 года написать:

«и Я согласенъ съ Комитетомъ».

Князь Суворовъ входилъ около того времени еще съ ходатайствомъ о дарованіи частной компаніи гарантіи въ $4^1/_2$% на устройство желѣзной дороги отъ Ревеля до Пскова.

Ходатайство это было между прочимъ обсуждено въ Комитетѣ Министровъ 7 февраля 1859 г., при чемъ Комитетъ, принимая во вниманіе, что сооруженіе этой дороги не представляетъ собою предпріятія, имѣющаго государственную пользу, полагалъ увѣдомить князя Суворова, что предполагаемой желѣзной дорогѣ отъ Ревеля до Пскова гарантія Правительствомъ дарована быть не можетъ.

На всеподданнѣйшемъ докладѣ Предсѣдателя Комитета Министровъ графа Нессельроде журнала означеннаго засѣданія Комитета Министровъ Его Величеству угодно было 25 февраля написать:

«Относительно Ревельской дороги исполнить».

Рѣшеніе это слѣдуетъ, однако, разсматривать какъ принципіальное, такъ какъ никакого дѣлового продолженія не было.

Дѣйствительные статскіе совѣтники Рюминъ и Александръ Шиповъ, инженеръ генералъ-маіоръ баронъ Дельвигъ, статскій совѣтникъ Николай Шиповъ, полковникъ Дмитрій Шиповъ и почетный гражданинъ Мамонтовъ еще въ іюлѣ 1858 года обращались съ ходатайствомъ въ Главное Управленіе Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій о разрѣшеніи имъ произвести изысканія и составить проектъ и смѣту на устройство желѣзной дороги отъ Москвы до Сергіевскаго посада, объясняя, что по этому направленію ежегодно проходятъ до 225 тысячъ лошадей, проѣзжаетъ до 150 тысячъ человѣкъ и провозится много милліоновъ пудовъ груза. Производство этихъ изысканій было Высочайше разрѣшено 24 іюня того же года.

Проекты и уставъ Общества были представлены 2 апрѣля 1859 года и по Высочайшему повелѣнію внесены были въ Комитетъ Министровъ. Протяженіе дороги опредѣлялось въ 65 верстъ съ основнымъ капиталомъ въ 4.050.000 руб. сер., или около 62.000 руб. на версту. Общество не испрашивало никакой гарантіи, ходатайствовало лишь о предоставленіи ему тѣхъ же преимуществъ, какія были предоставлены Волжско-Донскому Обществу относительно безпошлиннаго ввоза и отчужденія земель. Капиталъ имѣлъ быть собранъ выпусками акцій, а сооруженіе дороги предполагалось окончить въ четыре года.

По представленію Главноуправляющаго отъ 8 мая, Комитетъ Министровъ журналомъ отъ 19 мая полагалъ учрежденіе Общества разрѣшить и уставъ утвердить.

Журналъ этотъ Высочайше утвержденъ 29 мая 1859 года и уставъ опубликованъ при Высочайшемъ повелѣніи Правительствующему Сенату отъ того же числа.

Уставъ этотъ едва ли не единственный по условности своего характера.

Такъ испрашивалась и разрѣшена постройка дороги отъ Москвы до Сергіевскаго посада, обществу же присвоено наименованіе: Общество Московско-Ярославской желѣзной дороги.

Продолженіе отъ Сергіевскаго посада до Ярославля обусловлено временемъ, когда Правительство признаетъ ее нужною для общей пользы промышленности или же и ранѣе, коль скоро само Общество найдетъ сооруженіе сего пути для себя полезнымъ.

Условность эта сохранена и въ дальнѣйшемъ Высочайшемъ повелѣніи отъ 21 іюня 1860 г., которымъ, въ случаѣ продолженія дороги до Ярославля по требованію Правительства, дарована, по окончаніи всего устройства дороги отъ Москвы до Ярославля, гарантія или ручательство $4^1/_2$% на капиталъ дѣйствительно употребленный, но не свыше 680.000 руб. въ годъ, на срокъ владѣнія Обществомъ дорогою 80 лѣтъ послѣ ея окончанія въ теченіе четырехъ лѣтъ. Обществу предоставлялось выпустить облигаціи въ размѣрѣ не свыше половины внесенной по акціямъ суммы.

Впослѣдствіи уставъ этотъ нѣсколько разъ дополнялся и измѣнялся и, наконецъ, условія его радикально измѣнены въ 1868 году при рѣшеніи вопроса о продолженіи дороги до Ярославля, о чемъ будетъ сказано ниже.

Какъ усматривается изъ представленія Главноуправляющаго въ Комитетъ Министровъ отъ 11 іюля 1859 г. за № 1.640, одной изъ наиболѣе необходимыхъ для Россіи желѣзныхъ дорогъ признаваема была въ то время Главнымъ Управленіемъ дорога отъ Москвы до Саратова. Считалось, что эта линія имѣетъ цѣлью соединить быстрымъ сообщеніемъ низовье Волги и Каспійское море съ обѣими столицами и тѣмъ значительно облегчить перевозку и сбытъ естественныхъ произведеній, коими обильны юго-восточныя губерніи; вмѣстѣ съ тѣмъ на проведеніе этой линіи было обращено вниманіе какъ на главный путь сообщенія съ Персіею и Средней Азіею для сбыта туда нашихъ мануфактурныхъ произведеній и для нашего политическаго вліянія. Наконецъ признавалось, что путь этотъ вмѣстѣ съ пароходствомъ Волги и Каспійскаго моря дастъ всѣмъ дѣйствіямъ въ Кавказскомъ краѣ то прочное основаніе, въ которомъ они со времени измѣненія нашего положенія на Черномъ морѣ существенно нуждались.

Устройство этой линіи было предложено частнымъ обществомъ, во главѣ котораго были генералъ-адъютантъ Анненковъ и вице-президентъ Совѣта Бельгійскихъ желѣзныхъ дорогъ Брауэръ де-Гогендорнъ.

Обществу этому еще въ 1856 году Высочайше разрѣшено было произвести надлежащія изысканія, по окончаніи коихъ въ Главное Управленіе были представлены техническій проектъ дороги, уставъ Общества и установленный залогъ.

Саратовская дорога предполагалась отъ Москвы чрезъ Коломну, Рязань и Моршанскъ до Саратова съ вѣтвями къ р.р. Москвѣ, Окѣ, Цнѣ и Волгѣ и съ соединительной вѣтвью къ Николаевской дорогѣ. Протяженіе главной линіи считалось 703 версты, вѣтвей же до 22, всего 725 верстъ.

Особенность Общества заключалось въ томъ, что оно предполагало весь подвижной составъ дороги строить въ Россіи, изъ-за границы же привозить только сырые матеріалы и главныя для нихъ принадлежности, на провозъ которыхъ Общество испрашивало освобожденіе отъ таможенныхъ пошлинъ.

Капиталъ Общества опредѣленъ былъ въ 45 мил. руб. сер., изъ коего $^2/_3$ предполагалось собрать выпускомъ акцій, а $^1/_3$ выпускомъ облигацій. Общество испрашивало $4^1/_2\%$ гарантіи на основной капиталъ, при стоимости версты въ 62.000 руб. сер.

Въ такомъ видѣ, согласно съ заключеніемъ Главноуправляющаго и Министра Финансовъ, ходатайство было разрѣшено и по журналу Комитета Министровъ отъ 14 іюля Уставъ Общества Высочайше утвержденъ 17 іюля 1859 г. и опубликованъ при Высочайшемъ повелѣніи Правительствующему Сенату отъ того же числа.

Положеніемъ Комитета Министровъ, Высочайше утвержденнымъ въ августѣ 1859 г., Лифляндскому дворянину Максимиліану Бехагель фонъ-Адлерскрону на поданное имъ предложеніе устройства желѣзной дороги отъ Риги до Митавы было объявлено, что сооруженіе этой дороги можетъ быть допущено, но безъ всякой со стороны Правительства гарантіи. Вслѣдствіе сего Бехагель представилъ 17 сентября проектъ положенія этой дороги съ ходатайствомъ о его утвержденіи. Основный капиталъ былъ исчисленъ въ 1.918.000 р. и въ главныхъ чертахъ проектъ не отличался ничѣмъ отъ другихъ подобныхъ.

Предложеніе это было одобрено Комитетомъ Министровъ по журналу 13 октября, Высочайше утвержденному 23 декабря 1859 г., и самое положеніе опубликовано при Высочайшемъ повелѣніи Правительствующему Сенату отъ того же числа. Этимъ предоставлено было означенному учредителю на собственный счетъ и страхъ какъ устройство означенной дороги, такъ и поль-

зованіе ею въ теченіе 80 лѣтъ со дня настоящаго утвержденія; срокомъ постройки назначено не болѣе трехъ лѣтъ.

Періодъ 1860 — 1863 годовъ.

Послѣ учрежденія въ 1857 году Главнаго Общества Россійскихъ жел. дорогъ, взявшаго на себя сооруженіе и эксплоатацію значительной сѣти главнѣйшихъ линій желѣзныхъ дорогъ и учрежденія въ 1859 году особаго общества для постройки Московско-Саратовской жел. дороги, которой Правительство придавало важнѣйшее значеніе, можно было расчитывать, что хотя бы только этими актами созданія главныхъ магистральныхъ желѣзнодорожныхъ путей положено твердое основаніе къ удовлетворенію политическихъ и торговыхъ интересовъ нашего отечества.

Разочарованіе, однако, не заставило себя долго ждать и прежде всего явилось со стороны Главнаго Общества.

Хотя цѣнность версты дорогъ, предоставленныхъ Главному Обществу, опредѣлена въ среднемъ около 68.750 р. сер. съ гарантіей чистаго дохода въ 5%, каковыхъ нормъ еще нигдѣ до того времени и частью даже послѣ допускаемо не было, хотя Общество это получило право не только на постройку опредѣленно указанной сѣти, но, по пунктамъ 2 и 3 устава, также на устройство и пользованіе всѣми другими желѣзными дорогами и путями сообщенія, которые впослѣдствіи могли бы быть предоставлены Обществу или взяты ими въ содержаніе, или пріобрѣтены покупкою, и на учрежденіе, въ связи съ желѣзными дорогами, Обществу принадлежащими или имъ содержимыми, особыхъ сухопутныхъ или водяныхъ транспортовъ, тѣмъ не менѣе, по разнымъ причинамъ, въ числѣ которыхъ, можетъ быть, слѣдуетъ считать и недостаточную разсчетливость въ расходахъ, Общество уже скоро очутилось въ затруднительныхъ денежныхъ обстоятельствахъ.

9 іюня 1860 года Комитету желѣзныхъ дорогъ пришлось разсматривать представленіе Главнаго Общества, въ которомъ оно объясняло, что окончаніе строющихся и значительно подвинутыхъ уже линій изъ С.-Петербурга въ Варшаву и къ Прусской границѣ и изъ Москвы въ Нижній-Новгородъ обезпечено средствами, которыми Общество располагаетъ, что же касается линіи отъ Москвы въ Ѳеодосію и отъ Курска въ Либаву, то при возрастающей дороговизнѣ рабочей платы и матеріаловъ, а также паденіи вексельнаго курса сооруженіе ихъ по цѣнѣ 62.500 р. за версту оказывается невозможнымъ, привлечь же достаточные для упомянутыхъ двухъ линій капиталы безъ из-

мѣненія первоначальныхъ условій и новыхъ льготъ представляется невѣроятнымъ. Посему Общество поставлено въ необходимость или отказаться отъ этихъ двухъ линій, или ходатайствовать о новыхъ условіяхъ и новыхъ льготахъ.

Въ виду этого Общество ходатайствовало:

1) объ уступкѣ ему Николаевской желѣзной дороги, подкрѣпляя это ходатайство необходимостью дать сооруженію желѣзной дор. въ Россіи сильное развитіе, которое, по мнѣнію Общества, возможно только при продажѣ ему Николаевской желѣзной дороги, потому что только этимъ способомъ могутъ быть привлечены значительные капиталы, необходимые для осуществленія остальныхъ линій, Обществу уступленныхъ;

2) объ установленіи особаго по каждой линіи счета доходу съ тѣмъ, чтобы ручательство процентовъ примѣнялось отдѣльно къ каждой изъ 4 линій;

3) объ отдѣленіи въ пользу Правительства той только части избытка чистаго дохода С.-Петербурго-Варшавской линіи, который будетъ превышать 8% гарантированнаго капитала;

4) о возвышеніи поверстнаго гарантированнаго капитала по всѣмъ линіямъ до размѣра, какой опредѣлится дѣйствительными расходами;

5) о дозволеніи Обществу выпускать облигаціи, когда и какъ оно признаетъ полезнымъ при соблюденіи предѣловъ, уставомъ указанныхъ.

При обсужденіи означеннаго ходатайства въ Комитетѣ, первые два пункта и пятый вызвали разногласія.

По 1-му пункту шесть членовъ Комитета: гр. С. Г. Строгановъ, К. В. Чевкинъ, баронъ В. К. Ливенъ, Э. И. Герсфельдъ, П. А. Языковъ и Э. Н. Тотлебенъ находили доводы Главнаго Общества незаслуживающими уваженія и вызванные лишь желаніемъ поднять курсъ акцій. Уступка Главному Обществу Николаевской желѣзной дороги, этой важнѣйшей артеріи нашихъ путей сообщенія, поставила бы въ прямую отъ онаго зависимость всѣ дороги, исходящія изъ средоточія русской промышленности, и обезпечила бы Обществу монополію, которая не только не можетъ содѣйствовать развитію другихъ желѣзныхъ дорогъ, но, напротивъ, поставила бы дороги Саратовскую, Ярославскую и Рыбинскую въ самую тягостную зависимость.

Остальные два члена, баронъ П. К. Мейендорфъ и А. М. Княжевичъ и предсѣдатель гр. К. В. Несельроде, находили, напротивъ, что продажа Николаевской желѣзной дороги тѣмъ или другимъ иностраннымъ капиталистамъ не только необходима, но не можетъ быть отложена на неопредѣленное время безъ существеннаго и неисправимаго вреда государственнымъ финансамъ. По ихъ мнѣнію, продажа дороги необходима потому, что этимъ только путемъ возможно пріобрѣсти такое подкрѣпленіе размѣннаго фонда кредитныхъ билетовъ, которое, въ совокупности съ существующимъ еще фондомъ и съ ожи-

даемыми отъ заграничнаго займа средствами, позволило бы, наконецъ, нашему Правительству вступить твердою ногою на путь возстановленія нашей денежной системы, открытія размѣна и исполненія въ этомъ отношеніи обязательствъ, возложенныхъ на Правительство манифестомъ въ Бозѣ почившаго Императора Николая I, послѣдовавшимъ при учрежденіи кредитныхъ билетовъ и Высочайшимъ указомъ Его о выпускѣ этихъ билетовъ по военнымъ обстоятельствамъ.

Продажа не можетъ безъ существеннаго и невознаградимаго вреда быть отложена потому, что, во-первыхъ, это значило бы отложить прочное возстановленіе вексельнаго курса и продолжить колебанія, невѣрность въ торговыхъ сдѣлкахъ и убытки для казны и торговыхъ лицъ; во-вторыхъ, потому, что, если не приступать безотлагательно къ мѣрамъ, ведущимъ къ возстановленію денежной системы и открытію размѣна, то не только нельзя надѣяться на привлеченіе въ Россію иностранныхъ капиталовъ, которые естественно страшаться измѣнчивости нашей денежной единицы, но, надо ожидать, что эти капиталы будутъ все болѣе выходить изъ Россіи. Наконецъ, продажа не можетъ быть отложена еще потому, что возобновленіе подвижного состава, перемѣна рельсовъ и замѣна деревянныхъ мостовъ потребуетъ въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ значительныхъ расходовъ, которые могутъ быть покрываемы или займомъ, въ данное время весьма затруднительнымъ, или доходами дороги, которые тогда не будутъ служить подкрѣпленіемъ для Государственнаго Казначейства. По мнѣнію этихъ трехъ лицъ, дорога можетъ быть съ пользою продана только иностраннымъ капиталистамъ, такъ какъ только они могутъ заплатить за нее звонкою монетою. Опасенія, высказанныя шестью членами относительно допущенія иностранныхъ капиталовъ къ пріобрѣтенію Николаевской желѣзной дороги и относительно монополіи, они отвергали и находили, что уступка дороги Главному Обществу представляетъ такія выгоды, которыхъ нельзя ожидать отъ другого покупщика, такъ какъ въ Главномъ Обществѣ участвуютъ всѣ главные банкирскіе дома, за исключеніемъ лишь Ротшильдовъ, и такъ какъ это дало бы возможность обществу, чрезъ поднятіе курса акцій, привлечь капиталы, нужные для сооруженія Южной и Либавской дорогъ.

По 2-му пункту, тѣ же шесть членовъ, съ присоединеніемъ Княжевича, полагали въ просимой льготѣ отказать, находя, что она усложнила бы до крайности надзоръ Правительства для опредѣленія чистаго дохода по каждой линіи отдѣльно, съ тѣмъ, чтобы предупредить отнесеніе расходовъ съ линіи прибыльной на такую, гдѣ Правительство принуждено будетъ приплачивать часть гарантированнаго процента. Остальные двое, Нессельроде и Мейендорфъ находили, что допущеніемъ этой льготы могутъ быть устранены возможность и прямая выгода Общества не строить линій, которыя могутъ дать менѣе до-

хода, такъ какъ, на основаніи 6 и 27 статей положенія, Общество уже пользуется гарантіею по открытымъ линіямъ, хотя бы имъ устроены были не всѣ.

По 3-му пункту Комитетъ полагалъ возможнымъ согласиться.

По 4-му пункту Комитетъ призналъ, что относительно Ѳеодосійской и Либавской линій, по перемѣнившимся въ послѣдніе три года обстоятельствамъ, могло бы быть допущено нѣкоторое возвышеніе поверстной гарантіи, но не иначе, какъ въ опредѣленномъ размѣрѣ и съ достаточнымъ ручательствомъ, что за симъ обязательство постройки этихъ линій будетъ выполнено.

Для объясненій относительно размѣра просимаго увеличенія гарантіи и ручательства, былъ приглашенъ парижскій банкиръ Исаакъ Перейръ, который заявилъ, что для линій Ѳеодосійской и Либавской стоимость версты не можетъ быть опредѣлена ниже 80 тыс. руб. сер. и что ручательствомъ могутъ служить самыя работы по мѣрѣ ихъ исполненія или дополнительный залогъ.

По 5-му пункту тѣ же семь членовъ находили, что выпускъ облигацій можетъ быть дозволенъ только въ размѣрѣ, не превышающемъ внесеннаго по акціямъ капитала, иначе облигаціи были бы не обезпечены акціонернымъ капиталомъ. Если допустить толкованіе Совѣта Общества, то это значило бы дозволить Обществу выпустить облигацій на $137^1/_2$ мил., тогда какъ собранный акціонерный капиталъ простирается лишь до 53 мил.

Остальные двое, Нессельроде и Мейендорфъ, находили, что обезпеченіемъ облигацій служатъ не акціи, а сама дорога и правительственная ихъ гарантія, что даже въ полномъ выпускѣ облигацій на сумму $137^1/_2$ мил. нѣтъ никакого риска, что при паденіи цѣны акцій выпускать ихъ нельзя и въ такомъ случаѣ единственный практикуемый способъ состоитъ въ выпускѣ облигацій. Они выразили убѣжденіе, что однимъ лишь дарованіемъ Обществу полной свободы относительно своевременнаго выпуска тѣхъ и другихъ можно надѣяться повести наши желѣзныя дороги къ желанному успѣху. Въ заключеніи своемъ они находили, что слѣдуетъ согласиться на просьбу учредителей и дозволить имъ выпускъ облигацій на сумму до $137^1/_2$ мил.

По разсмотрѣніи этого дѣла въ личномъ присутствіи Государя въ Совѣтѣ Министровъ 22 іюня 1860 г. было предоставлено Главноуправляющему Путями Сообщенія и Публичными Зданіями войти въ переговоры съ Главноуправляющимъ Общества по всѣмъ предметамъ его ходатайства, но съ тѣмъ, чтобы вся сѣть желѣзныхъ дорогъ, назначенная указомъ 26 января 1857 г. была окончена своевременно и чтобы къ несомнѣнному сего достиженію имѣлось положительное ручательство.

Совѣтъ Общества, не исполнивъ этого требованія, вошелъ въ маѣ 1861 г. съ новыми просьбами о дарованіи другихъ льготъ. Просьба эта тоже была раз-

смотрѣна въ Совѣтѣ Министровъ, при чемъ Императоръ изволилъ признать просимыя Обществомъ льготы чрезмѣрными и что если Общество не можетъ исполнить принятыхъ на себя по дѣйствующему уставу обязательствъ, то можетъ войти съ ходатайствомъ о пересмотрѣ сего послѣдняго. Составленный вслѣдъ за симъ проектъ новаго устава, съ измѣненіями въ нихъ согласно Высочайше одобреннымъ 16 іюля замѣчаніямъ Совѣта Министровъ *) сохранялъ за обществомъ лишь дороги С.-Петербурго-Варшавскую и Московско-Нижегородскую, обязывая окончить ихъ къ исходу 1862 г. На это окончаніе Правительство выдало 28 мил. руб. сер. съ возмѣщеніемъ ихъ изъ доходовъ Общества; основный капиталъ Общества ограниченъ суммой 112.359.625 руб. сер.; залогъ Общества въ 3 мил. р. с. назначенъ къ возвращенію Обществу.

Новый уставъ этотъ былъ Высочайше утвержденъ 3 ноября 1861 года и опубликованъ при указѣ Правительствующаго Сената 10 ноября 1861 г.

Совѣтъ управленія Общества Московско-Саратовской желѣзной дороги, на которую, какъ выше сказано, была дана въ 1859 году концессія съ гарантіей Правивительства $4^1/_2\%$ на капиталъ 45 мил. р. с., вошелъ 21 марта 1861 года къ Главноуправляющему съ ходатайствомъ, въ которомъ объяснилъ, что имъ былъ произведенъ первый выпускъ акцій на 10 мил., въ оплату которыхъ поступило только 3.675.000 и что Общество не имѣетъ надежды на собраніе остальныхъ, такъ какъ акціи упали болѣе чѣмъ на 50%, о выпускѣ же облигацій за границей не можетъ быть и рѣчи.

Вслѣдствіе сего Общество ходатайствовало раздѣлить постройку дороги на четыре участка, а съ окончаніемъ работъ въ 1868 году, увеличить гарантію на $^1/_2\%$.

Главноуправляющій и Министръ Финансовъ въ виду финансоваго состоянія рынка находили возможнымъ уважить хадатайство общества.

Комитетъ Министровъ особымъ журналомъ 4 апрѣля 1861 г. № 290, (въ которомъ не принялъ участія ген.-адъютантъ Анненковъ, какъ членъ Комитета Министровъ и въ то же время членъ Совѣта управленія Общества), полагалъ соотвѣтственно измѣнить уставъ, каковой въ новой редакціи и Высочайше утвержденъ 7 апрѣля 1861 г. Уставомъ этимъ дорога раздѣлялась на 4 отдѣленія; 1) отъ Москвы до р. Оки за Коломною, 2) далѣе до Рязани, 3) отъ Рязани до Моршанска и 4) отъ Моршанска до Саратова; окончаніе работъ разсрочивалось послѣдовательно по отдѣленіямъ на 4 срока

*) Особый журн. Ком. Мин. 31 окт. 1861 г. № 991.

и предоставлялась гарантія съ погашеніемъ 5°/₀ по разсчету стоимости не свыше 62.000 руб. с. верста.

Льгота, оказанная Обществу этимъ измѣненіемъ первоначальнаго устава, была лишь началомъ дальнѣйшихъ льготъ.

Въ концѣ 1862 года уполномоченные Общества заявили, что вслѣдствіе банкротства главныхъ акціонеровъ и затраты на первый участокъ капитала, значительно большаго чѣмъ гарантированный, Общество не можетъ продолжать дорогу до Саратова и потому просили ограничить ихъ предпріятіе устройствомъ дороги отъ Москвы только до Рязани.

На таковое ходатайство послѣдовало Высочайшее соизволеніе и новымъ уставомъ, Высочайше утвержденнымъ 8 января 1863 года, дѣйствія его были ограничены участкомъ отъ Москвы до Рязани и самое Общество было переименовано въ «Общество Московско-Рязанской жел. дор.», при чемъ хотя прежній срокъ окончанія былъ назначенъ до р. Оки въ 1862 году, а до Рязани въ 1864 г., срокъ новый до Рязани былъ отдаленъ до 1865 г. включительно.

Общество Риго-Митавской жел. дороги, образованное какъ выше сказано, согласно Высочайше утвержденному 23 октября 1859 года уставу, съ своей стороны тоже обратилось въ началѣ 1861 г. съ ходатайствомъ объ отсрочкѣ начала работъ до 1 мая 1862 г., объясняя таковое недостаткомъ свободныхъ капиталовъ, сопряженнымъ съ невыгоднымъ заграничнымъ курсомъ.

Главноуправляющій въ представленіи своемъ отъ 21 марта 1861 г. за № 101 полагалъ ходатайство это уважить, съ чѣмъ согласился и Комитетъ Министровъ, журналъ котораго въ этомъ смыслѣ Высочайше утвержденъ 4 апрѣля 1861 г.

Отсрочка эта дѣлу не помогла и въ мартѣ 1862 г. учредитель вошелъ съ новымъ ходатайствомъ о дозволеніи употребить подъ постройку дороги Риго-Митавское шоссе, о допущеніи сооруженія полотна только въ одинъ путь, объ отмѣнѣ моста чрезъ р. Аа и другихъ техническихъ льготахъ. По всеподданнѣйшему докладу Главноуправляющаго Высочайше разрѣшено было 19 апрѣля 1862 г. устроить въ Ригѣ и Митавѣ просимыя временныя станціи на новыхъ мѣстахъ съ уменьшеніемъ основного капитала.

Тѣмъ не менѣе къ работамъ не было приступлено и въ мартѣ 1863 г., когда учредитель подалъ прошеніе, въ которомъ, заявляя о неуспѣхѣ пріобрѣтенія капитала, ходатайствовалъ о гарантіи $5^1/_8$°/₀ съ погашеніемъ на капиталъ, какой по смѣтѣ окажется нужнымъ на сооруженіе дороги.

Въ ходатайствѣ этомъ было отказано.

Почти одновременно, а именно въ апрѣлѣ 1863 г., тотъ же учредитель Бехагель фонъ-Адлерскронъ обратился съ новымъ ходатайствомъ о разрѣшеніи ему образовать акціонерное общество для устройства желѣзной дороги отъ Риги чрезъ Митаву до Либавы съ гарантіей 5% дохода и $^1/_{12}$% погашенія въ теченіе 85 лѣтъ по расчету 89.333 руб. сер. верста. Ходатайство это было разсмотрѣно въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ 15 декабря 1864 года, совмѣстно съ другимъ подобнымъ ходатайствомъ Берлинскаго банкира Леви по предложенію англійскихъ и голландскихъ торговыхъ домовъ, но, согласно Высочайшему утвержденію 17 декабря означеннаго журнала, было отказано, такъ какъ по заключенію Комитета, дорога эта имѣла получить значеніе только по соединеніи Рижско-Динабургской желѣзной дороги съ Орломъ или Витбскомъ.

Вообще предпріятіе Риго-Митавской желѣзной дороги совершенное разстроилось и осуществлено чрезъ другихъ лицъ лишь въ 1867 году.

Въ числѣ немногихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, созданныхъ или задуманныхъ въ началѣ шестидесятыхъ годовъ, можно считать осуществившеюся одну лишь небольшую Грушевско-Донскую жел. дорогу, протяженіемъ около 63 верстъ, отъ Грушевскихъ каменноугольныхъ копей къ р. Дону около Аксая, но она осуществилась своеобразнымъ способомъ, распоряженіемъ Наказнаго Атамана Войска Донскаго и на средства сего Войска, согласно Высочайше утвержденному 18 декабря 1860 г. Положенію. Построена она была съ подряда С. С. Поляковымъ и открыта для движенія въ маѣ 1861 года.

Всѣ остальныя предположенія оказались неосуществленными.

Выше были приведены уже ходатайства Либавскаго купечества о разрѣшеніи построить дорогу отъ Либавы чрезъ Юрбургъ до Ковно и состоявшееся 9 августа 1856 года постановленіе, которымъ разрѣшеніе постройки участка отъ Либавы до Юрбурга обусловливалось предварительнымъ представленіемъ подробныхъ данныхъ и расчетовъ, постройка же участка отъ Юрбурга до Ковно была вовсе отклонена, какъ преждевременная.

Затѣмъ въ 1860 году начальникъ Курляндской губерніи входилъ съ представленіемъ о разрѣшеніи Либавскому купечеству образовать общество для постройки дороги отъ Либавы до Ковно, но ходатайство это было отклонено, за отсутствіемъ нужды и основанія къ выдачѣ просимой гарантіи.

Тотъ же начальникъ губерніи во всеподданнѣйшемъ докладѣ за 1861 г. вновь возбудилъ этотъ вопросъ, объяснивъ, что за освобожденіемъ Главнаго Общества отъ постройки линіи отъ Динабурга къ Либавскому порту, Либава лишена прямого сообщенія съ внутренними губерніями.

*

При разсмотрѣніи сего заявленія, Комитетъ Министровъ находилъ, что хотя умноженіе желѣзныхъ дорогъ вообще весьма желательно и, безъ сомнѣнія, полезно, но содѣйствіе Правительства къ сооруженію такихъ желѣзныхъ путей, для коихъ испрашиваются особыя льготы и пособія отъ казны, должно быть соразмѣряемо со степенью значенія и настоятельностью тѣхъ дорогъ въ видахъ государственныхъ. Признавая за желѣзной дорогой отъ Ковно до Либавы лишь мѣстное значеніе, а не то, которое соотвѣтствовало бы линіи отъ Динабурга, и свидѣтельствуя, что мысль о послѣдней оставлена Правительствомъ лишь временно, и что въ виду Правительства имѣются другія важнѣйшія линіи, особенно между Москвой и Чернымъ моремъ, Комитетъ не усматривалъ достаточныхъ основаній къ предоставленію Либаво-Ковенской желѣзной дорогѣ большихъ гарантій и преимуществъ, чѣмъ то предоставлено Высочайше утвержденными постановленіями въ 1847 году. Журналъ Комитета по этому предмету отъ 15 мая 1862 г. № 363 былъ Высочайше утвержденъ 25 мая 1862 года.

Къ тому же рѣшенію пришелъ и Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, разсматривавшій это дѣло 24 октября того же года *).

Вопросъ о постройкѣ желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до Рыбинска, какъ видно изъ вышесказаннаго, возникалъ еще въ 1839 году, но оставался безъ движенія. Онъ возникъ снова въ апрѣлѣ 1857 года, когда послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе купцамъ Журавлеву и Щербакову съ другими лицами произвести изысканія между Рыбинскомъ и Николаевской желѣзной дорогой. Въ декабрѣ того же года, по разсмотрѣніи просимыхъ условій, учредителямъ было однако заявлено, что условія эти приняты быть не могутъ.

Вслѣдствіе сего учредителями были представлены 28 февраля 1858 г. два измѣненія проекта условій, а 17 мая проектъ, смѣта и уставъ акціонернаго Общества, которымъ между прочимъ дорога предполагалась въ одинъ путь, капиталъ опредѣлялся въ 18 мил. руб. сер. и вмѣсто гарантіи испрашивались пользованіе дорогой 90 лѣтъ и нѣкоторыя другія преимущества. По всеподданнѣйшему докладу 22 мая 1858 года условія эти приняты не были.

Переписка продолжалась до января 1861 года и окончательнаго соглашенія достигнуть не представлялось возможнымъ, такъ какъ сущность требованій учредителей Рыбинской желѣзной дороги состояла въ подчиненіи ей интересовъ Николаевской желѣзной дороги. Комитетъ Министровъ, по журналу своему отъ 11 сентября 1862 г. за № 730 призналъ правильнымъ мнѣніе

---

*) Дѣло Комитета № 20—1862 г.

Главноуправляющаго, что въ разрѣшеніи Рыбинской дорогѣ, какъ дорогѣ мѣстнаго значенія, гарантіи не усматривается основанія и что Правительству надлежитъ свои свободныя средства обратить на начатіе Южной дороги.

Журналъ этотъ Высочайше утвержденъ 21 сентября 1862 г.

По всѣмъ даннымъ того времени видно, что Правительство стремилось прежде всего облегчить устройство желѣзныхъ дорогъ южныхъ, которыя связывали бы Москву съ Чернымъ моремъ по двумъ направленіямъ—на Ѳеодосію или Севастополь и на Одессу.

Еще 26 декабря 1862 г. и 3 января 1863 года въ особыхъ Собраніяхъ въ Высочайшемъ присутствіи были доложены генералъ-лейтенантомъ Мельниковымъ его предположенія о сооруженіи сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи и хотя сѣть эта не была окончательно утверждена, но признано существенно необходимымъ и нетерпящимъ отлагательства устройство линіи отъ Москвы черезъ Тулу, Орелъ, Курскъ и Харьковъ къ Севастополю и отъ Одессы къ Кіеву. Имѣя въ виду правительственное и военное значеніе этихъ линій, было предложено генералъ-лейтенантомъ Мельниковымъ исполненіе этихъ работъ или самимъ Правительствомъ или при значительномъ его участіи, но въ виду встрѣченныхъ затрудненій, рѣшено было предоставить устройство этой желѣзной дороги акціонернымъ компаніямъ.

Что касается линіи Одесса—Кіевъ, то, послѣ отклоненія въ 1857 году условій, предложенныхъ группою учредителей при участіи англійскаго торговаго дома Бонаръ и К°., группа эта, съ присоединеніемъ еще нѣкоторыхъ учредителей, снова вошла въ 1858 году съ предложеніемъ о постройкѣ дороги отъ Одессы до Бердичева, отъ Радзивилова чрезъ Бердичевъ до Кіева и отъ Кіева до Курска, протяженіемъ всего до 1.200 верстъ, которое однако не состоялось.

Въ такомъ положеніи стояло дѣло до 1862 года, когда новые учредители Кіево-Одесской желѣзной дороги, генералъ-адъютанты графы Барановъ, Адлербергъ 2-й и Ржевускій, помѣщики Кіевской и Подольской губерній графы Сабанскій, Броницкіе, тайные совѣтники князья Сергѣй Долгорукій, Левъ Кочубей, оберъ-гофмейстеръ Толстой, шталмейстеръ графъ Строгановъ, дѣйствительный статскій совѣтникъ Новосельскій, инженеръ-генералъ-маіоръ Кербедзъ и Марченко, графъ Михаилъ Толстой и купцы Готтовъ и К°, и Гизинъ, 4 декабря 1862 года, вошли съ ходатайствомъ о Высочайшемъ разрѣшеніи имъ образовать акціонерную компанію для сооруженія означенной дороги съ вѣтвью къ Днѣстру у Парканъ, согласно проекту, представленному ими 25 марта генералъ-адъютанту Чевкину.

Проектъ этотъ былъ Главнымъ Управленіемъ признанъ одобрительнымъ и 21 марта 1863 г. состоялось Высочайшее утвержденіе устава Общества Одесско-Кіевской желѣзной дороги, которымъ предоставлялась концессія на постройку означенной дороги и на пользованіе ею въ теченіе 85 лѣтъ по окончаніи постройки, равно гарантія 5% дохода по расходу 85.000 р. на версту съ соотвѣтственнымъ погашеніемъ.

Между тѣмъ, когда уставъ вышеупомянутаго Общества еще не былъ утвержденъ, 15 января 1863 года Его Величеству угодно было, по всеподданнѣйшей запискѣ Новороссійскаго генералъ-губернатора генералъ-адъютанта Коцебу, Высочайше соизволить, для выигрыша времени, на сооруженіе 100 верстнаго участка желѣзнодорожнаго пути отъ Одессы до Парканъ у р. Днѣстра средствами Правительства, съ употребленіемъ для работъ нижнихъ чиновъ. Исполненіе этой работы возложено было на камергера барона Унгернъ-Штернберга, подъ надзоромъ и контролемъ генералъ-адъютанта Коцебу, и 24 марта того же года Высочайше утверждено положеніе Военнаго Совѣта и штатъ рабочихъ ротъ числомъ 4 по 550 человѣкъ въ каждой.

Во всеподданнѣйшей запискѣ отъ 23 сентября генералъ-адъютантъ Коцебу удостовѣрялъ уже полную успѣшность результатовъ организованныхъ работъ, при чемъ Государю угодно было 27 сентября на ней написать: **«результатъ весьма удовлетворительный и можетъ служить полезнымъ примѣромъ для будущаго»**. Что же касается предположенія генералъ-адъютанта Коцебу объ устройствѣ тѣмъ же порядкомъ дороги отъ мѣста отдѣленія Парканской вѣтви Одесско-Кіевской желѣзной дороги въ Конноколѣевкѣ до Балты, то, въ виду того, что устройство этой вѣтви нарушало интересы Общества Кіево-Одесской желѣзной дороги, Высочайше повелѣно было 7 ноября 1863 года продолженіе Парканской дороги до Балты пріостановить до 21 марта 1864 года, когда истекалъ срокъ образованія общества или до полученія согласія на это учредителей.

Разрѣшеніе это однако не заставило себя ждать и когда 21 марта 1864 года истекъ годовой срокъ на образованіе общества, послѣдовало 26 марта того же года.

Оказалось, что въ теченіи даннаго срока учредители акцій не помѣстили, залога не представили и къ работамъ не приступили. Соотвѣтственное представленіе въ апрѣлѣ 1864 г. Главноуправляющаго съ ходатайствомъ учредителей о новыхъ льготахъ было разсмотрѣно въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ при участіи ген.-адъютанта графа Баранова. При образовавшемся разногласіи, Его Величеству угодно было утвердить мнѣніе большинства, полагавшаго считать Общество несостоявшимся и въ ходатайствѣ о новыхъ льготахъ отказать.

Вслѣдъ затѣмъ въ томъ же 1864 г. въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ былъ

внесенъ при запискѣ всеподданнѣйшій докладъ Новороссійскаго и Бессарабскаго Генералъ-Губернатора о продолженіи Одессо-Балтской желѣзной дороги не на Кіевъ, а на Ольвіополь и Елисаветградъ, съ тѣмъ, чтобы потомъ продолжать ее до соединенія съ Московско-Харьковской. При этомъ ген.-адъют. Коцебу указывалъ также на необходимость скорѣйшаго устройства желѣзной дороги отъ Парканъ чрезъ Кишиневъ къ границѣ Галиціи въ Черновицахъ.

По Высочайшей волѣ на засѣданіе Комитета по этому дѣлу 15 декабря 1864 г. были приглашены ген.-адъют. Коцебу, Кіевскій Генералъ-Губернаторъ ген.-адъют. Анненковъ и производитель работъ Одессо-Балтской желѣзной баронъ Унгернъ-Штернбергъ.

Засѣданіе это представляетъ особый интересъ по мотивамъ возникшаго разногласія.

Пять особъ (Коцебу, Тотлебенъ, Веригинъ, Рейтернъ и баронъ Унгернъ-Штернбергъ) считали нужнымъ прежде всего обратиться къ отысканію причинъ малаго успѣха желѣзныхъ дорогъ вообще. По ихъ мнѣнію, когда съ сороковыхъ годовъ Правительство держалось системы постройки желѣзныхъ дорогъ на средства Государственнаго Казначейства, то дороги, какъ, напр., Николаевская, обошлись дорого. Непрочность успѣха концессіонной системы, принятой съ 1857 г., и послѣдующія неудачи распространили такое понятіе о дороговизнѣ и бездоходности нашихъ желѣзныхъ дорогъ, что привлечь заграничные капиталы сдѣлалось невозможнымъ и Правительство вынуждено было прибѣгать къ внутреннимъ займамъ. Понятіе это, однако, невѣрно и существуетъ другая причина недовѣрія, заключающаяся въ общемъ разстройствѣ нашихъ денежныхъ дѣлъ, выражающемся въ паденіи и измѣнчивости вексельнаго курса.

Обращаясь къ системѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ посредствомъ внутренняго займа, т. е. займа кредитными билетами, должно поставить вопросъ, какимъ образомъ будутъ покрыты за границей нѣкоторые расходы, гдѣ производить уплату кредитными билетами невозможно. Заграничные расходы могутъ быть покрыты или увеличившимся вывозомъ, или заграничными займами.

Отказываясь отъ системы концессій иностраннымъ обществамъ, Правительство можетъ ожидать успѣха отъ новой системы, основанной на займѣ кредитными билетами, лишь въ томъ случаѣ, если дорога, по мѣрѣ открытія, увеличеннымъ вывозомъ нашихъ товаровъ обезпечитъ дальнѣйшее ихъ сооруженіе.

По симъ соображеніямъ означенные 5 членовъ полагали, что выборъ направленія дороги долженъ быть сдѣланъ на основаніяхъ народно-хозяйственныхъ и признавали преимущество дороги чрезъ Кременчугъ, Харьковъ предъ линіей чрезъ Кіевъ.

Шесть другихъ особъ (Чевкинъ, Анненковъ, Мельниковъ, Зеленой, Герст-

фельдъ и Языковъ), находя, что, при разрѣшеніи вопроса о направленіи, нѣтъ надобности въ подробномъ обсужденіи общаго хода у насъ дѣла, что, если частныя общества подверглись у насъ труднымъ испытаніямъ, то въ особенности тѣ, гдѣ иностранные дѣятели, незнакомые съ мѣстными условіями, имѣли преобладающее вліяніе, что, при посредствѣ тѣхъ обществъ въ теченіе менѣе 6 лѣтъ, достигнуто было устройство двухъ тысячъ верстъ, но что тѣмъ не менѣе ожидать дѣятельнаго участія частныхъ обществъ было бы излишнимъ промедленіемъ.

Необходимость соединенія Одессы съ Кіевомъ была постоянно признаваема, а соединеніе Москвы съ Одессою, по мнѣнію означенныхъ 6 членовъ, представляется вопросомъ высшей государственной важности.

Двѣ главныя артеріи признавались ими главнѣйшими проводниками соединенія центральныхъ производительныхъ частей государства съ портами Балтійскаго, Чернаго и Азовскаго морей: первая изъ Москвы чрезъ Кіевъ къ Одессѣ съ вѣтвью къ Рижскому и Либавскому портамъ, а другая тоже изъ Москвы чрезъ Харьковъ къ Крымскимъ портамъ съ вѣтвью къ Азовскому морю. Этими главными артеріями свяжется средоточіе Имперіи съ важнѣйшими южными портами, съ Юго-Западнымъ краемъ и съ Донецкими угольными копями.

Такимъ образомъ, они находили, что линія желѣзной дороги изъ Балты къ Орлу чрезъ Кіевъ имѣетъ болѣе преимущества въ торговомъ, военномъ и политическомъ отношеніяхъ, и соединеніе съ Кіевомъ безусловно необходимо. Постройку слѣдуетъ производить на суммы внутренняго займа и другихъ финансовыхъ операцій, остатки же обратить на устройство желѣзной дороги отъ Москвы къ Орлу и на продолженіе до Кіева.

По Высочайшему повелѣнію разрѣшеніе этого вопроса было внесено въ Совѣтъ Министровъ, гдѣ, по обсужденіи, было Высочайше утверждено 25 марта 1865 г. направленіе отъ Балты до Елисаветграда, съ производствомъ работъ порядкомъ, установленнымъ для Одессо-Балтскаго участка, т. е. распоряженіемъ барона Унгернъ-Штернберга подъ надзоромъ Новороссійскаго и Бессарабскаго Генералъ-Губернатора.

Для такой постройки былъ 12 мая 1865 г. заключенъ Генералъ-Губернаторомъ съ барономъ Унгернъ-Штернбергомъ контрактъ, которымъ послѣдній принялъ на себя постройку всѣхъ 234 верстъ отъ Балты до Елисаветграда въ теченіе 3 лѣтъ, съ поставкою условленнаго количества подвижного состава, не превосходя суммы 45.000 руб. съ версты. При этомъ въ его распоряженіе были даны для работъ двѣ рабочія бригады въ составѣ до 9.000 чел.

Линія эта была открыта для движенія въ 1867 и 1868 годахъ.

Генералъ-адъютантъ Коцебу этимъ, однако, не довольствовался и одновременно указывалъ на необходимость скорѣйшаго устройства желѣзной дороги отъ Парканъ чрезъ Кишиневъ къ границѣ Галиціи въ Черновицахъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ онъ препроводилъ въ Главное Управленіе Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій сдѣланное ему директоромъ Лемберго-Черновицкой желѣзной дороги Офенгеймомъ предложеніе объ устройствѣ Бессарабской желѣзной дороги.

Въ какой мѣрѣ само Бессарабское дворянство сочувственно относилось въ то время къ этому дѣлу, можно судить изъ того, что, какъ видно изъ представленія Министра Внутреннихъ Дѣлъ отъ 31 іюля 1863 г. за № 167, собраніе этого дворянства въ январѣ 1863 г. постановило учредить особый сборъ въ размѣрѣ 1 коп. съ десятины для производства изысканій по устройству желѣзныхъ дорогъ въ Бессарабіи.

Представленіе это было заслушано въ Комитетѣ Министровъ и по журналу 13 августа 1863 г. Высочайше утверждено. Послѣ сношеній Главноуправляющаго съ Министромъ Финансовъ, послѣдній находилъ предложеніе Офенгейма для казны невыгоднымъ.

Между тѣмъ Его Величеству было доложено Министромъ Иностранныхъ Дѣлъ сообщеніе ген.-адъют. графа Стакельберга о важности устройства желѣзной дороги отъ Австрійской границы у Новоселицы до Одессы.

По докладу 4 января 1865 г. Главноуправляющимъ Императору обстоятельствъ предложенія Офенгейма, Его Величеству угодно было повелѣть внести этотъ вопросъ въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ и вмѣстѣ съ тѣмъ Собственноручно написать слѣдующую резолюцію: **«Весьма желательно, чтобы дѣло это могло состояться, но разумѣется, не на тѣхъ невыгодныхъ условіяхъ, которыя теперь предлагаются»**.

Сущность требованія Офенгейма сводилась къ уплатѣ гарантіи въ 5.333 руб. на версту въ годъ, что при капитализаціи изъ 5% опредѣляло стоимость версты въ 106.666 руб., при протяженіи дороги въ 450 верстъ.

По поводу внесенія этого дѣла въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ Статсъ-Секретарь Рейтернъ, въ особой краткой запискѣ отъ 22 января 1865 года къ ген.-адъют. Чевкину, высказалъ, что Правительство должно не слишкомъ размножать число даваемыхъ концессій и соразмѣрять условія такъ, чтобы менѣе важныя линіи по превосходству дарованныхъ имъ льготъ не могли препятствовать составленію капитала на болѣе необходимыя предпріятія. Съ своей стороны князь Горчаковъ, въ запискѣ отъ 24 января (секретной), признавалъ дорогу между Одессой и Черновицами чрезвычайно полезной для Россіи въ политическомъ, торговомъ и стратегическомъ отношеніяхъ.

Въ результатѣ Высочайше утвержденнымъ 3 февраля журналомъ рѣшено было произвести изысканія отъ Парканъ чрезъ Кишиневъ и отъ Балты

по лѣвому берегу Днѣстра, предоставивъ Офенгейму и другимъ желающимъ, если бы таковые явились, имѣть при изысканіяхъ своихъ агентовъ.

Вслѣдъ за симъ Императоръ изволилъ передать Главноуправляющему записку ген.-адъютанта Тотлебена отъ 8 февраля для доклада ея въ присутствіи сего послѣдняго, а когда означенный докладъ состоялся, то повелѣлъ внести ее на разсмотрѣніе Комитета желѣзныхъ дорогъ.

Сущность записки ген.-адъют. Тотлебена заключалась въ указаніи, что:

1) Офенгеймъ опредѣляетъ цѣну за версту въ 87.700, а не 106.666 руб., какъ исчислено Главнымъ Управленіемъ; разница эта происходитъ отъ того, что Главное Управленіе ежегодную гарантію въ 2.400.000 руб. капитализировало не изъ 6%, а изъ 5%;

2) цѣна Офенгейма для Россіи не безвыгодна, а потому не усматривается необходимости въ откладываніи разрѣшенія вопроса до производства изысканій и составленія проекта;

3) направленіе дороги на Балту и Брацлавъ заслуживаетъ въ военномъ отношеніи предпочтенія предъ линіей чрезъ Бессарабію.

При разсмотрѣніи этой записки, мнѣнія раздѣлились. Ген.-адъютанты Тотлебенъ и Коцебу полагали, что предложеніе Офенгейма можетъ быть принято; предсѣдатель же и 8 членовъ, признавая соображенія Главноуправляющаго основательными и придерживаясь мнѣнія, выраженнаго въ упомянутой запискѣ Статсъ-Секретаря Рейтерна, тѣмъ болѣе, что предлагаемая дорога не входила въ сѣть главныхъ сообщеній Имперіи и для нея испрашивается гарантія свыше всѣхъ прочихъ, полагали отложить окончательное рѣшеніе до производства изысканій.

Положеніе Комитета въ смыслѣ мнѣнія этого большинства было по Высочайшему повелѣнію передано въ Совѣтъ Министровъ, которому повелѣно собраться 26 марта, а по выслушаніи дѣла въ этомъ Совѣтѣ положеніе Комитета было 31 марта Высочайше утверждено.

Когда 26 декабря 1865 года изысканія эти были внесены въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, то явилось сомнѣніе въ самой возможности исполненія предлагаемыхъ дорогъ вслѣдствіе измѣненія Офенгеймомъ первоначальныхъ условій и согласно Высочайше утвержденному 3 января 1866 г. журналу вопросъ былъ отложенъ до разсмотрѣнія этихъ условій.

Вообще предложенія Офенгейма на постройку желѣзной дороги отъ Одессы до Новоселицы въ связи съ вопросомъ о направленіи желѣзнодорожной вѣтви на соединеніе съ Австрійскими желѣзными дорогами на Черновицы или Лембергъ разсматривались въ теченіе 1865 и 1866 годовъ въ 5 засѣданіяхъ Комитета желѣзныхъ дорогъ и 2 засѣданіяхъ Совѣта Министровъ и окончательно были рѣшены Высочайшимъ повелѣніемъ 28 октября 1866 г. объ отклоненіи пред-

ложенія Офенгейма въ виду состоявшагося съ барономъ Девріеромъ контракта на сооруженіе Кіево-Балтской желѣзной дороги съ вѣтвью на Лембергъ.

Періодъ 1863—1866 годовъ.

Съ отказомъ Главнаго Общества отъ правъ на другія дороги, кромѣ С.-Петербурго-Варшавской и Московско-Нижегородской, миновали и бывшія въ 1859 году со стороны Правительства опасенія претензіи сего Общества въ случаѣ предоставленія постройки Динабурго-Витебской дороги кому-либо другому.

Такимъ образомъ Правительство, придававшее большое государственное значеніе этой дорогѣ, какъ продолженію Риго-Динабургской внутрь Россіи, могло выполнить давнишнее свое желаніе, хотя два года спустя, такъ что Высочайшимъ повелѣніемъ, отъ 19 марта 1863 г. было утверждено положеніе, коимъ постройка Динабурго-Витебской желѣзной дороги предоставлялась Компаніи съ опредѣленной отвѣтственностью, имѣющей быть образованною лондонскими банкирами Фрюлингъ и Гешенъ.

Компаніи этой предоставлялось пользоваться дорогою въ теченіе 85 лѣтъ съ ея окончанія, и давалась на все это время гарантія 5% дохода всего капитала опредѣленнаго въ 2.600.000 фунтовъ стерлинговъ.

Движеніе до Полоцка было открыто въ августѣ 1868 г. а до Витебска въ октябрѣ.

Около того же времени Правительство, послѣ отказа Главнаго Общества отъ дороги между Москвой и Ѳеодосіей, имѣло случай восполнить пробѣлъ въ нашей желѣзнодорожной сѣти сооруженіемъ этой столь желанной имъ линіи къ одному изъ Крымскихъ портовъ.

На постройку этой линіи дѣлаемо были нѣсколько предложеній, но наиболѣе благонадежнымъ изъ нихъ было признано предложеніе англичанина Гопе отъ имени нѣсколькихъ лондонскихъ негоціантовъ и банкировъ.

Предложеніе это было заслушано 7 іюля 1863 г. въ Совѣтѣ Министровъ въ Высочайшемъ присутствіи и по Высочайшему повелѣнію было направлено къ подробному обсужденію и разсмотрѣнію: Министровъ Финансовъ и Военнаго, Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями и Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, для внесенія затѣмъ въ Комитетъ Министровъ.

По исполненіи возложенныхъ на нихъ порученій ст. секр. Рейтернъ и инж. ген.-лейт. Мельниковъ внесли въ комитетъ Министровъ измѣненный и дополненный по соглашенію съ Гопе проектъ концессіи на устройство желѣзной дороги отъ Москвы до Севастополя протяженіемъ 1.439 вер.

Не касаясь принципіальныхъ вопросовъ, какъ уже разсмотрѣнныхъ въ Совѣтѣ Министровъ въ Высочайшемъ присутствіи, Комитетъ Министровъ, по особому журналу отъ 16 и 18 іюля, вошелъ только въ обсужденіе условій, на коихъ можетъ быть предоставлено устройство означенной дороги Акціонерному Обществу.

25 іюля 1863 года, состоялся Высочайшій Указъ о выдачѣ концессіи, на линію отъ Москвы до Севастополя, негоціантамъ и банкирамъ Лондона: Денту Пальмеру и К°, Фрюлингу и Гешену, Ант. Гиббсу съ сыновьями и Джону Губбарду и К°.

О значеніи, которое придавалось Правительствомъ этой дорогѣ, можно судить изъ слѣдующихъ словъ Высочайшаго Указа.

«Въ постоянной заботливости о благѣ Нашего отечества, Мы изыскиваемъ средства къ распространенію желѣзныхъ путей, которые наиболѣе удовлетворяли бы потребностямъ сообщенія въ Имперіи».

«Съ устройствомъ желѣзнаго пути отъ Москвы до Севастополя, существующая между столицами Нашими Николаевская желѣзная дорога продолжится до лучшаго порта на Черномъ морѣ и такимъ образомъ, на всемъ пространствѣ между Балтійскимъ и Чернымъ морями установится непрерывное и быстрое сообщеніе и постоянный вѣрный сбытъ предметовъ мѣстной производительности».

Концессія эта замѣчательна широтой предоставленныхъ ею льготъ. Общество обязывалось построить дорогу въ теченіе 6 лѣтъ, и получало право пользоваться ею въ теченіе 99 лѣтъ, со времени ея окончанія, или въ теченіи 105 лѣтъ, со времени приступа къ работамъ. Строительный капиталъ опредѣлялся въ $22^1/_2$ мил. фунтовъ стерлинговъ или 140.625.000 металлическихъ рублей, что по разсчету на 1.446 верстъ составляло 97.251 руб. метал. на версту.

Капиталъ этотъ подлежалъ увеличенію по дѣйствительной стоимости, если таковая по провѣркѣ окажется большею.

На весь такой капиталъ, давалась гарантія наименьшаго дивиденда 5%, а для содѣйствія къ быстрому и несомнѣнному сбору сего капитала, допускалась премія, въ видѣ 4 шиллинговъ на фунтъ (т. е. 20%), каковая премія тоже причислялась къ капиталу и, въ свою очередь, пользовалась гарантіей 5% дохода. Сверхъ того Правительство гарантировало еще откладываніе въ каждое полугодіе $^1/_{48}$% на капиталъ, чтобы изъ разсчета 5% весь номи-

нальный капиталъ могъ быть погашенъ въ теченіе срока существованія концессіи.

Кромѣ этихъ колоссальныхъ денежныхъ промессовъ, ни разу еще не встрѣчавшихся, общество получало право пользоваться для работы войсками, получить безпошлинно все нужное для дороги изъ-за границы, разрабатывать каменный уголь близъ линіи желѣзной дороги, а при отсутствіи таковаго, получало исключительноеп раво добычи угля въ каменноугольномъ Донецкомъ бассейнѣ по выбору участковъ, и даже строить къ такимъ шахтамъ отдѣльныя вѣтви; кромѣ обыкновенно уступаемыхъ въ такомъ случаѣ свободныхъ казенныхъ земель, общество получало безвозмездно изъ числа принадлежащей казнѣ мѣстности у Севастопольской бухты съ находящимися на ней набережными, пристанями, магазинами и проч. все то, что по соглашенію съ Правительствомъ будетъ признано необходимымъ. На всѣ расходы, которые могли потребоваться для устройства упомянутыхъ каменноугольныхъ шахтъ, вѣтвей къ нимъ, а также на улучшеніе Севастопольскаго порта, набережныхъ и магазиновъ, безъ ограниченія цифры этого капитала, давалась также гарантія 5% дохода.

По понятіямъ настоящаго времени всѣ эти условія не могутъ быть не признаны баснословно выгодными для предпринимателей, тѣмъ не менѣе, учредители оказались не въ состояніи образовать общество и 16 мѣсяцевъ спустя Высочайшимъ повелѣніемъ 12 января 1864 года концессія на линію желѣзной дороги отъ Москвы до Севастополя объявлена не состоявшеюся.

Хотя, какъ видно изъ предъидущаго примѣра, Правительство въ то время готово было рѣшиться на щедрыя льготы, тѣмъ не менѣе, встрѣчались и такія предложенія, которыя не могли быть приняты.

Такъ, въ декабрѣ 1863 года фонъ-Дервизъ представилъ письменное доказательство бывшаго англійскаго министра въ Индіи Ленга, который изъявилъ согласіе образовать компанію для устройства дороги отъ Рязани къ Саратову съ условіемъ безусловной гарантіи Правительства, независимо отъ доходовъ дороги, т. е. на условіяхъ прямого займа, такъ какъ ни онъ, ни его компаньоны никакого участія ни въ устройствѣ, ни въ эксплоатаціи дороги принимать не намѣрены.

Прошеніе ст. сов. фонъ-Дервиза по этому предмету было внесено Главноуправляющимъ 14 марта 1864 г. за № 138 въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ при чемъ онъ находилъ возможнымъ заключить на этихъ условіяхъ контрактъ на участокъ отъ Рязани до Козлова, опредѣляя нужный капиталъ на 195½ верстъ по 77.650 руб. верста.

Министръ Финансовъ находилъ, что заключеніе новаго заграничнаго займа, какимъ представляется предложеніе Ленга, по тому времени, не могло быть допущено.

Комитетъ желѣзныхъ дорогъ журналомъ своимъ 29 апрѣля 1864 года призналъ предложеніе не подлежащимъ удовлетворенію, что и было Высочайше утверждено 30 апрѣля*).

Къ числу удавшихся концессій того времени слѣдуетъ отнести выданную Правительствомъ Царства Польскаго съ Высочайшаго 9 октября 1864 г. утвержденія Варшавскому банкиру Леопольду Кроненбергу на постройку желѣзной дороги отъ Варшавскаго предмѣстья Прага до рѣки Буга у Тирасполя съ гарантіей 5°/₀ и потребнаго погашенія на капиталъ 53.000 руб. мет. съ версты.

Задержка въ развитіи нашей желѣзнодорожной сѣти въ періодъ 1860—1864 годовъ и неуспѣхъ частной предпріимчивости, не смотря на склонность Правительства не скупиться льготами, представляютъ собой весьма интересный фактъ. Для объясненія обратимся къ словамъ инженера генералъ-лейтенанта Мельникова, замѣнившаго 11 октября 1862 года генералъ-адьютанта Чевкина по должности Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, въ его всеподданнѣйшемъ отчетѣ за 1862—1867 года.

Такой неблагопріятный исходъ (т. е. несостоятельность Главнаго Общества по постройкѣ линій отъ Москвы до Ѳеодосіи и къ Либавѣ), по мнѣнію Мельникова, слѣдуетъ приписать, можетъ быть, отчасти слишкомъ большимъ размѣрамъ самого дѣла и составу учредителей изъ иностранныхъ банкировъ, которые не столько заботились о хозяйственномъ устройствѣ дорогъ для выгодной ихъ эксплоатаціи, гарантированной Правительствомъ, сколько расчитывали на барыши при продажѣ акцій и облигацій. По моимъ понятіямъ, говоритъ онъ, дѣло потерпѣло въ особенности отъ неудачнаго выбора исполнителей, французскихъ инженеровъ, совершенно незнакомыхъ съ климатическими и мѣстными условіями работъ въ Россіи. Не окончивъ линіи Варшавской и Нижегородской, на которыя обращена была вся дѣятельность Общества, едва начавъ работы около Ѳеодосіи на южной линіи и вовсе не приступая къ Либавской дорогѣ, Главное Общество израсходовало капиталъ, реализованный выпускомъ акцій и облигацій, такъ что Варшавская линія обошлась до 100 тысячъ рублей, а Нижегородская до 88 тысячъ съ версты и затѣмъ

---

*) Дѣло Комитета желѣзныхъ дорогъ № 22—1864 г.

не нашло возможнымъ продолжать дѣло иначе, какъ на новыхъ условіяхъ, при которыхъ каждая линія оцѣнивалась слишкомъ въ 90 тысячъ рублей съ версты.

Не смотря на широкое покровительство, оказанное Правительствомъ Главному Обществу освобожденіемъ отъ линій Южной и Либавской и дарованіемъ субсидіи, которая съ приплатами по гарантіи и съ начетомъ процентовъ довела казенный долгъ на Обществѣ свыше 80 милліоновъ, печальный исходъ обширнаго предпріятія Главнаго Общества имѣлъ весьма невыгодное вліяніе на будущность нашего желѣзнодорожнаго дѣла. По свидѣтельству генералъ-лейтенанта Мельникова, банкиры учредители и французскіе инженеры, выѣхавшіе отъ насъ съ большими преміями, распространили въ Европѣ преувеличенное понятіе, что устройство желѣзныхъ дорогъ въ Россіи стоитъ непомѣрно дорого, а эксплоатація ихъ, по климатическимъ условіямъ и малоцѣнности громоздкихъ предметовъ перевозки, не можетъ быть выгодна; такимъ образомъ, оставивши дѣло неоконченнымъ, обремененнымъ процессами и огромнымъ долгомъ, а значительное число искусственныхъ сооруженій требовавшими перестройки по неудовлетворительному ихъ исполненію, они нанесли вредъ дальнѣйшимъ предпріятіямъ, ослабивъ кредитъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ на главныхъ рынкахъ Европы.

Къ этому присоединились потомъ значительный упадокъ нашего курса и тревожное настроеніе умовъ передъ вспыхнувшимъ въ 1863 году польскимъ мятежемъ.

Затруднительныя финансовыя обстоятельства, говоритъ далѣе генералъ-лейтенантъ Мельниковъ, при которыхъ предстояло приступить къ осуществленію предположенной желѣзнодорожной сѣти, не позволяли расчитывать на средства Правительства или на внутренніе капиталы, а побуждали обратиться къ иностраннымъ капиталамъ и предпринимателямъ. Для привлеченія иностранныхъ капиталовъ въ Россію, Государю угодно было дозволить, чтобы концессіи были выдаваемы не на цѣлую систему или сѣть, какъ то было съ Главнымъ Обществомъ, а на отдѣльныя линіи или даже отдѣльные участки значительныхъ по протяженію линій и чтобы для большаго поощренія въ концессіяхъ допускаемы были, по возможности, выгодныя для предпринимателей условія.

Во исполненіе сей Высочайшей воли Министръ Финансовъ вошелъ немедленно въ переговоры съ англійскими и русскими предпринимателями относительно устройства желѣзныхъ дорогъ отъ Орла до Динабурга, и отъ Кіева до Одессы. На иностранные капиталы были внесены въ Комитетъ Министровъ и удостоены Высочайшаго одобренія концессіи на Московско-Севастопольскую линію, Витебско-Динабургскую и Кіево-Одесскую, при чемъ на первую изъ

этихъ линій Правительство гарантировало 5% дохода и $^{1}/_{10}$% погашенія при разцѣнкѣ 97 тысячъ рублей съ версты. Не смотря на выгодность допущенныхъ условій и высокую поверстную разцѣнку, осуществилась только постройка 240 верстъ Динабурго-Витебской желѣзной дороги, а для другихъ двухъ линій предприниматели не нашли возможнымъ собрать капиталы и отъ дѣла отказались. По той же причинѣ отказались предприниматели и отъ дороги отъ Орла до Витебска.

При этихъ финансовыхъ обстоятельствахъ Главноуправляющій Путями Сообщенія и Публичными Зданіями рѣшился ходатайствовать предъ Высочайшею властью о разрѣшеніи ему немедленно приступить къ работамъ по сооруженію желѣзныхъ дорогъ непосредственно средствами Правительства, разсчитывая на то, что дешевое исполненіе работъ поколеблетъ существовавшее въ публикѣ предубѣжденіе относительно дороговизны постройки желѣзныхъ дорогъ въ Россіи и предоставитъ вмѣстѣ съ тѣмъ русскимъ предпринимателямъ небольшія линіи, которыя, по своему положенію могли бы дать выгодный дивидендъ и тѣмъ убѣдили бы публику въ возможности дохода на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, когда онѣ служатъ соединеніемъ производительныхъ мѣстностей Имперіи съ большими рынками потребленія. Вслѣдствіе сего, по Высочайшему повелѣнію, объявленному 21 мая 1864 года, приступлено было къ работамъ желѣзной дороги отъ Москвы до Орла, а по повелѣнію 8 іюня 1865 года, работы эти были продолжены до Курска.

По свидѣтельству Г.-Л. Мельникова, въ томъ же всеподданнѣйшемъ докладѣ «результаты вполнѣ оправдали ожиданія и Московско-Курская желѣзная дорога, построенная весьма капитально, при значительныхъ станціонныхъ зданіяхъ и большомъ мостѣ чрезъ р. Оку обошлась, за исключеніемъ процентовъ, въ 62 тысячи рублей съ версты. При этомъ всѣ вагоны и желѣзные мосты были заказаны въ Россіи съ значительной приплатой противъ заграничныхъ цѣнъ, а на предметы, выписываемые изъ за границы были истрачены излишнія суммы вслѣдствіе низкаго нашего курса за границей. Чтобы судить, насколько работы эти были произведены хозяйственно, достаточно вспомнить, что Главное Общество на южную линію требовало 90 тыс. руб. на версту, а несостоявшаяся англійская компанія получила по концессіи гарантію въ 97 тысячъ рублей серебромъ съ версты; при этомъ не слѣдуетъ упускать изъ виду, что часть линіи между Москвою и Орломъ была самая трудная и потому наиболѣе цѣнная».

Несостоятельность учредителей Общества Московско-Севастопольской желѣзной дороги къ образованію означеннаго Общества была, повидимому, скоро усмотрѣна Правительствомъ, такъ какъ еще до Высочайшаго повелѣнія 12 ноября 1864 года, объявлявшаго концессію этого Общества несо-

стоявшеюся, а именно 21 мая того года, было Высочайше утверждено направленіе дороги отъ Москвы до Орла и разрѣшено было приступить непосредственнымъ распоряженіемъ казны къ постройкѣ участка отъ Москвы до Серпухова.

11 февраля 1865 года состоялось Высочайшее повелѣніе о раздѣленіи работъ желѣзной дороги между Москвою и Орломъ на 4 отдѣленія и 17 дистанцій съ назначеніемъ начальникомъ работъ инженера полковника Семи-



Рис. 17.—Инженеръ Генералъ-Маіоръ Семичевъ начальникъ работъ Московско-Курской желѣзной дороги.

чева и 5 марта было по журналу Комитета Министровъ отъ 23 февраля Высочайше утверждено Положеніе о постройкѣ Московско-Орловской желѣзной дороги.

Положеніемъ этимъ всѣ обязанности по заготовкѣ рельсовъ съ принадлежностями и подвижного состава возлагались на Департаментъ желѣзныхъ дорогъ помимо управленія по сооруженію. Послѣднее управленіе имѣло вѣдать лишь работами на самой линіи.

Положеніе это замѣчательно въ томъ отношеніи, что представляетъ со-

бой попытку нѣкоторой переходной ступени между старыми порядками казенныхъ работъ вообще и тѣмъ, который выработался на практикѣ въ послѣдующее время. Давая сравнительно обширныя права Начальнику работъ, а чрезъ него и Начальникамъ Отдѣленій и придавая дѣлу нѣкоторый оттѣнокъ, свойственный болѣе упрощенному и хозяйственному, а слѣдовательно и болѣе, быстрому веденію работъ, Положеніе не устраняло однако на практикѣ разныя старинныя формальности, нынѣ уже не существующія. Это не воспрепятствовало, однако, вести дѣло такъ, что участокъ отъ Москвы до Серпухова въ 93 версты былъ открытъ для общаго пользованія уже въ ноябрѣ 1866 года, дальнѣйшіе же: до Тулы 88 вер. 347 саж. въ сентябрѣ 1867 г., и вся остальная линія до Курска 321 вер. 415 саж. въ сентябрѣ 1868 года.

Особенностью того же положенія было едва ли не въ первый разъ введеніе принципа матеріальнаго заинтересованія строителей въ успѣшности и хозяйственности исполненія работъ. Такъ въ § 21 Высочайше утвержденнаго положенія значилось:

«Если при производствѣ работъ стоимость версты дороги, за исключеніемъ расхода на рельсы и подвижной составъ будетъ доведена заботами строителей ниже *сорока пяти тысячъ рублей*, то Главноуправляющему предоставляется со всего сбереженія назначить въ пользу строителей десять процентовъ вознагражденія за изысканіе способовъ къ сокращенію издержекъ. Премія эта распредѣляется между служащими, содѣйствовавшими сбереженію, по представленію Начальника работъ и съ утвержденія Главноуправляющаго».

А. А. Головачовъ, въ своей исторіи желѣзнодорожнаго дѣла, говоритъ, что распоряженіе это, повидимому, до сихъ поръ еще не приведено въ исполненіе, хотя и не подлежитъ никакому сомнѣнію, что работы по первоначальной постройкѣ оказались ниже этой разцѣнки. Въ этомъ онъ безспорно правъ, такъ какъ всѣ работы по смѣтѣ, согласно которой упомянутая сумма 45.000 руб. была исчислена, дѣйствительно обошлись менѣе этой суммы приблизительно тысячи на 2—3 съ версты.

Если же, однако, сбереженія этого и не было сдѣлано, то что же значила бы стоимость версты съ рельсами и ихъ принадлежностями и съ подвижнымъ составомъ въ 62.000 руб. кред. упомянутыхъ въ докладѣ генералъ-лейтенанта Мельникова по сравненію съ минимальной стоимостью въ 97.000 руб. металлическихъ по низкому курсу того времени, на которую дана была 5% гарантія, къ счастью, не осуществившемуся частному Обществу?

Такимъ образомъ надежды, возлагавшіяся инженеръ-генералъ-лейтенантомъ Мельниковымъ на дешевизну постройки казною Московско-Курской желѣзной дороги, можно безспорно считать оправдавшимися. Дальнѣйшіе факты

покажутъ, на сколько оправдались и остальныя его надежды на поколебаніе въ публикѣ бывшихъ предубѣжденій и на возбужденіе частной предпріимчивости.

---

18 іюля 1865 года послѣдовалъ Высочайшій указъ Намѣстнику Царства Польскаго о разрѣшеніи устройства желѣзной дороги для соединенія г. Лодзи съ Варшавско-Вѣнскою желѣзною дорогою и о предоставленіи Намѣстнику заключить договоръ съ учредителями И. Бліохомъ, Э. Франкенштейномъ, О. Яблковскимъ, А. Репганомъ, К. Шейблеромъ, М. Розеномъ и М. Мамротомъ на образованіе для постройки и эксплоатаціи этой дороги Общества Лодзинской фабричной желѣзной дороги.

Уступочный договоръ этотъ утвержденъ Намѣстникомъ графомъ Бергомъ 20 августа. Учредители обязывались начать работы въ теченіе двухъ мѣсяцевъ и открыть дорогу въ 1866 году. Срокъ владѣнія дорогою опредѣлялся въ 75 лѣтъ со дня открытія и предоставлялась гарантія Правительства чистаго дохода и погашенія по 2.450 руб. звонкою монетою на версту или 5% дохода и погашенія по разсчету 49.000 руб. мет. верста, при длинѣ дороги до 28 верстъ.

Движеніе было открыто уже въ маѣ 1866 года.

Въ теченіе 1865 года состоялось еще Высочайше утвержденная 17 декабря концессія на постройку желѣзной дороги отъ Витебска до Орла, выданная баронету Самуилу Мартонъ Пито на условіяхъ окончанія постройки въ теченіе 5 лѣтъ, владѣнія дорогою въ теченіе 85 лѣтъ по окончаніи и гарантіи 5% дохода и $^1/_2$% погашенія на капиталъ 6.582.500 фунтовъ стерлинговъ или до 85.000 руб. мет. съ версты.

Не смотря на выгодность условій, концессія эта, однако, не имѣла послѣдствій и по неуспѣху собранія капитала и образованія Общества, въ слѣдующемъ году прекращена.

Уже одно рѣшеніе Правительства приступить къ постройкѣ Московско-Курской желѣзной дороги средствами казны имѣло ближайшимъ результатомъ, что послѣ неудобопріемлемаго предложенія ст. сов. И. Г. фонъ-Дервиза, отвергнутаго 30 апрѣля 1864 года, Правительство менѣе года спустя, а именно 12 марта 1865 года, могло выдать тому же И. Г. фонъ-Дервизу, бывшему Предсѣдателю Правленія Общества Московско-Рязанской желѣзной дороги, кон-

*

цессію на учрежденіе Общества для постройки линіи отъ Рязани до Козлова протяженіемъ 197 верстъ. Концессіей этой владѣніе дорогой предоставлялось Обществу въ теченіе 81 года со времени ея открытія въ трехлѣтній срокъ и давалась гарантія въ 5% дохода и $^1/_{12}$% на погашеніе по разсчету капитала въ 75.965 р. 75 к. метал. или 91.158 руб. кред. верста.

Условія эти не имѣютъ ничего общаго съ прежде заявленными и значительно ниже предоставленныхъ бывшимъ учредителямъ Московско-Севастопольскаго Общества.

Въ сентябрѣ 1866 года дорога эта, протяженіемъ 198 верстъ 152 саж., была уже открыта.

Къ примѣру, данному Московско-Курской и Одессо-Балто-Елизаветградской желѣзными дорогами, присоединился еще наглядный примѣръ только что упомянутой Рязанско-Козловской.

Быстрая постройка ея, предоставившая значительные барыши предпринимателямъ и значительная доходность открывшейся ея эксплоатаціи, несмотря на малоцѣнность главнаго груза, направляющагося преимущественно въ одну сторону, произвели столь коренное измѣненіе во взглядахъ, что уже съ 1866 года стало поступать къ Правительству множество ходатайствъ лицъ, желавшихъ вступить въ желѣзнодорожныя предпріятія, а вліяніе желѣзныхъ дорогъ на повышеніе цѣнности земель побудило даже земства разныхъ губерній къ настоятельнымъ ходатайствамъ о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ. Равнымъ образомъ и иностранные капиталы стали предлагаться съ большимъ довѣріемъ.

Желѣзнодорожное дѣло приняло, вслѣдствіе измѣнившихся условій, болѣе благопріятный оборотъ, и Правительство стало встрѣчать затрудненія уже не въ пріисканіи желающихъ предпринять ту или другую концессію на постройку дороги, а затруднялось въ выборѣ между предлагающими. Съ 1867 по 1868 года было выдано значительное число концессій, заграничные капиталы были пріобрѣтаемы безъ затрудненій и на болѣе выгодныхъ условіяхъ, нежели для первыхъ концедированныхъ съ 1863 по 1866 годъ. Это можно видѣть изъ концессіи на Азовскую дорогу, которая была дана по 68.000 руб. верста, съ обязанностью устроить большой рельсовый заводъ и пріобрѣсти по высокой цѣнѣ часть рельсовъ и подвижнаго состава въ Россіи, тогда какъ та же линія три года ранѣе была предложена Правительствомъ по 100.000 руб. съ версты и безъ вышеприведенныхъ условій; Орловско-Витебская была сдана русской Компаніи и построена въ два года при разцѣнкѣ въ 75.000 руб. верста тогда какъ нѣсколько ранѣе концессіонеръ Пито и при разцѣнкѣ въ 85.000 руб. не могъ составить общества; наконецъ Тамбово-Саратовская и Грязе-Борисоглѣбская стали строиться безъ гарантіи Правительства съ одной

лишь гарантіей земства, и Балтійская и Рыбинская были предприняты вовсе безъ гарантіи.

Обратимся, однако, къ подробностямъ.

Уже на засѣданіи Комитета желѣзныхъ дорогъ 31 декабря 1865 года, Министръ Путей Сообщенія инж. Ген.-Л. Мельниковъ, возражая противъ предложенія Офенгейма, между прочимъ доложилъ, что къ нему поступили предложенія на сооруженія желѣзныхъ дорогъ отъ Балты до Кіева съ вѣтвью къ Волочиску и отъ Кіева до Курска. Первое предложеніе было сдѣлано берлинскимъ негоціантомъ Леви и директоромъ англійской компаніи Брауномъ съ пониженіемъ поверстной стоимости до 73.437 руб. съ версты съ обѣими вѣтвями къ Волочиску и Бердичеву и до 75.350 руб. съ версты съ одною вѣтвью на Бердичевъ, при условіи гарантіи 5% и $^{1}/_{12}$% погашенія на 85 лѣтъ. Другое предложеніе на линію Курскъ-Кіевъ, первоначально сдѣланное въ 1864 году, возобновлено для линіи Курскъ—Кіевъ и Кіевъ—Одесса съ вѣтвью до Бердичева Бельгійскими капиталистами, барономъ Девріеръ и г.г. Шокенъ, Брюно, Кеннардъ и Лаграндъ-Дюмансо. Эти лица не требовали ни концессіи, ни гарантіи, а предлагали предоставить имъ сооруженіе означенныхъ линій на правахъ подряда, со сдачей дороги Правительству по ея окончаніи за цѣну 75.000 руб. верста оптомъ или 85.000 руб. верста при земляномъ полотнѣ и мостахъ для двойного пути.

Съ послѣдними предпринимателями и былъ вскорѣ послѣ того, а именно 24 марта 1866 года, заключенъ Высочайше утвержденный затѣмъ 21 мая контрактъ, которымъ они взяли на себя постройку желѣзной дороги отъ Кіева до Балты съ вѣтвями до Бердичева и Волочиска и оборудованіе подвижнымъ составомъ и всѣми принадлежностями въ теченіи 4 лѣтъ за оптовую сумму 14.083.370 р. мет. и 23.167.695 р. кр. съ тѣмъ, что въ случаѣ просрочки товарищество платитъ въ видѣ штрафа по 5% въ годъ на всѣ суммы, полученныя имъ отъ Правительства на производство работъ.

Движеніе по этимъ участкамъ, длиною въ сложности 622 версты, было открыто частью въ 1870, частью въ 1871 году.

Періодъ 1866—1868 годовъ.

Вступивъ настоящимъ очеркомъ въ 1866 г., здѣсь будетъ умѣстно отмѣтить, что, при утвержденіи разныхъ дорогъ къ постройкѣ, Правительство руководствовалось стремленіемъ создать ихъ сѣть въ опредѣленныхъ направленіяхъ.

Еще при самомъ вступленіи Ген.-Лейт. Мельникова въ Главное Управленіе Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, имъ былъ выработанъ проектъ сѣти главныхъ линій. Проектъ этотъ имѣлъ своею цѣлью, чтобы желѣзныя дороги, при наиболѣе полезномъ ихъ дѣйствіи, занимали наименьшее протяженіе. Онъ былъ удостоенъ Высочайшаго разсмотрѣнія въ Совѣтѣ Министровъ въ декабрѣ 1862 года и въ январѣ 1863, при чемъ Императору угодно было дозволить, прежде окончательнаго утвержденія проекта сѣти, сдѣлать предположенія Главнаго Управленія извѣстными публикѣ черезъ напечатаніе въ журналѣ Путей Сообщенія. Такимъ образомъ общественное мнѣніе было вызвано къ обсужденію вопроса, столь близко касающагося торговли и земледѣлія.

Сѣть эту составляли дороги: *южная*—отъ Москвы до Севастополя, *восточная*—отъ Орла черезъ Елецъ и Тамбовъ до Саратова, *западная*—отъ Орла чрезъ Смоленскъ и Витебскъ до Динабурга на соединеніе съ дорогою отъ Динабурга до Риги и *юго-восточная*—отъ южной линіи около Екатеринослава по каменноугольной формаціи до Грушевки, уже соединенной съ Ростовомъ, а всего 4.510 верстъ.

Съ 1866 года, вслѣдствіе множества поступившихъ заявленій Правительственныхъ и частныхъ учрежденій и лицъ, а также вслѣдствіе различныхъ прошеній о выдачѣ концессій, оказалось уже невозможнымъ строго слѣдовать этой программѣ, и первоначальный проектъ сѣти былъ подвергнутъ измѣненіямъ, въ каковомъ измѣненномъ видѣ и былъ Высочайше утвержденъ 23 апрѣля 1866 года.

Въ эту сѣть впервые вошли дороги не по ихъ направленіямъ, а по самымъ ихъ названіямъ, составляя, за исключеніемъ уже построенныхъ и строящихся, протяженіе 3.374 версты.

Дороги эти слѣдующія 14: Московско-Курская, Курско-Кіевская, Кіево-Балтская съ Волочискою вѣтвью, Тирасполь-Кишиневская, Балто-Елизаветградская, Елизаветградо-Харьковская, Курско-Харьково-Азовская, Ряжско-Моршанская, Поти-Тифлисская, Козлово-Воронежская, Елецко-Орловская, Елецко-Грязская, Шуйско-Ивановская и Козлово-Тамбовская.

Какъ видно будетъ далѣе, постройка всѣхъ этихъ дорогъ была разрѣшена въ 1866—1868 годахъ, но кромѣ того было разрѣшено къ постройкѣ за тотъ же періодъ времени еще 12 дорогъ, не входившихъ въ упомянутую сѣть 1866 г.

Въ теченіе 1866 года выданы концессіи на желѣзныя дороги: Ряжско-Моршанскую, Козлово-Воронежскую и Курско-Кіевскую.

Концессія на желѣзную дорогу отъ Ряжской станціи Рязанско-Козловской желѣзной дороги до г. Моршанска, Высочайше утвержденная 10 мая 1866 г., была дана въ должности Шталмейстера Высочайшаго Двора Е. Д. Нарышкину, А. Д. Башмакову, флигель-адъютанту полковнику графу И. И. Воронцову-Дашкову и Тамбовскому Губернскому Предводителю Дворянства С. Д. Башмакову на условіяхъ окончанія постройки въ теченіе 4 лѣтъ, срока владѣнія 84 лѣтъ по окончаніи и гарантіи Правительства 5% и $^1/_{12}$ % погашенія на весь капиталъ 1.123.502 фунта стерлинговъ или 7.078.062 руб. металлическихъ, что составляетъ на версту около 57.700 руб. метал. Дорога эта, протяженіемъ 122 версты, открыта въ декабрѣ 1867 г.

Концессія на линію отъ Козлова до Воронежа, Высочайше утвержденная 12 августа 1866 г., была дана земству Воронежской губерніи, которое взяло на себя образовать въ теченіе шести мѣсяцевъ общество для постройки означенной дороги на условіяхъ окончанія постройки въ теченіе трехъ лѣтъ, владѣнія ею въ теченіе 81 года по окончаніи и гарантіи Правительства 5% и $^1/_{10}$% погашенія на капиталъ 12.495.000 руб. мет. или 74.375 руб. мет. верста при протяженіи 168 верстъ. Дорога открыта въ августѣ 1869 года.

Концессія на линію Курско-Кіевской желѣзной дороги, Высочайше утвержденная 24 декабря 1866 г., была дана учредителямъ П. Г. фонъ-Дервизу, князю С. А. Долгорукову и К. Ф. фонъ-Мекку на условіяхъ постройки дороги и снабженія ея подвижнымъ составомъ за оптовую сумму 1.200.000 фунтовъ стерлинговъ и 20.469.425 руб. кредитн., срока окончанія постройки въ теченіе 4 лѣтъ, владѣнія дорогою въ теченіе 85 лѣтъ по окончаніи и гарантіи Правительства 5% и $^1/_{12}$% погашенія на весь капиталъ 4.500.000 фунтовъ стерлинговъ, что при длинѣ дороги 438 верстъ составляетъ 64.726 рублей мет. на версту.

Дорога почти сполна открыта въ ноябрѣ и декабрѣ 1868 г. и только частью, около моста чрезъ Днѣпръ, въ августѣ 1869 и февралѣ 1870 г.

Въ 1867 г. было выдано 5 концессій, а именно: отъ Ельца до Грязей, на земскую Орловско-Витебскую, Шуйско-Ивановскую, Поти-Тифлисскую и Риго-Митавскую.

По Высочайше утвержденному 23 апрѣля 1866 г. журналу Комитета желѣзныхъ дорогъ о наиболѣе необходимыхъ и не терпящихъ отлагательства линіяхъ желѣзныхъ дорогъ къ таковымъ была отнесена вѣтвь отъ Ельца къ Московско-Орловской жел. дорогѣ. Орловское купечество ходатайствовало о направленіи линіи на Мценскъ, а Ефремовское земство стояло за направленіе на Ефремовъ.

Въ сентябрѣ 1866 г. Елецкое земство чрезъ своихъ уполномоченныхъ ген.-лейт. графа Левашева, кол. сов. Хвостова и Городскаго Головы Русанова вошло съ ходатайствомъ о разрѣшеніи образовать общество для устройства желѣзной дороги отъ Ельца чрезъ Липецкъ до ст. Грязи Козлово-Воронежской желѣзной дороги.

Ходатайство это и разногласія въ направленіи были по Высочайшему повелѣнію разсмотрѣны въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ, причемъ Комитетъ, по журналу своему 10 февраля 1867 г., призналъ предпочтительнымъ направленіе отъ Ельца прямо на Орелъ, а относительно соединенія съ Козлово-Воронежской отдалъ предпочтеніе направленію на Грязи, высказавъ при этомъ желательность, чтобы оба участка были сооружены одновременно.

Журналъ этотъ былъ Высочайше утвержденъ 13 февраля 1867 года, а 1 марта того же года послѣдовало Высочайшее утвержденіе концессіи на Елецко-Грязскую желѣзную дорогу Елецкому земству, которою земство обязывалось въ теченіе 6 мѣсяцевъ образовать общество на постройку этой дороги съ земляннымъ полотномъ и искусственными сооруженіями въ 2 пути въ теченіе 3 лѣтъ съ правомъ владѣнія въ теченіе 81 года по окончаніи, при гарантіи Правительства 5% и $^1/_{10}$% погашенія на капиталъ 3.021.500 руб. мет. и 773.460 фунтовъ стерлинговъ, что при длинѣ дороги въ 103 версты составляло по 72.828 руб. мет. на версту.

Что же касается Ефремовскаго земства, то 20 октября 1867 г. съ Высочайшаго соизволенія ему было выдано удостовѣреніе въ томъ, что за нимъ остается предпочтительное предъ другими право ходатайствовать о дарованіи, когда къ тому представится удобное время, концессіи на Елецко-Орловскую желѣзную дорогу съ Правительственной гарантіей, и что, если явились бы желающіе взять постройку дороги и безъ гарантіи, то о таковомъ предложеніи будетъ заявлено Ефремовскому земству.

Дорога отъ Ельца до Грязи была открыта въ августѣ 1868 г.

Выше было сказано, что данная 17 декабря 1865 года англійскому подданному баронету Пито концессія на Орловско-Витебскую дорогу не имѣла послѣдствій за уничтоженіемъ ея по неуспѣху собранія капиталовъ и образованія

Общества. Въ виду этого земство Орловской губ. вошло съ ходатайствомъ о выдачѣ ему этой концессіи на условіяхъ, которыя были предоставлены Пито, но съ уменьшеніемъ основного гарантируемаго капитала до 6.000.000 фунт. стерл. вмѣсто 6.582.500, съ сокращеніемъ срока сооруженія съ 5 лѣтъ на 3 и съ удостовѣреніемъ, что въ теченіе 8 недѣль всѣ акціи на сумму $^1/_4$ капитала будутъ разобраны со взносомъ 10%. При этомъ земство ходатайствовало о выдачѣ ему ссуды въ 6 мил. рублей на 2 первые года подъ обезпеченіе облигацій. Условія эти, съ Высочайшаго соизволенія 26 января 1867 г., признаны выгодными, но въ февралѣ уполномоченные земства, въ виду затрудненій на собраніе капитала, вошли съ новымъ ходатайствомъ о дарованіи облигаціямъ Общества безусловной гарантіи не со дня открытія дороги, а со дня ихъ выпуска, при чемъ, въ случаѣ дорованія этой льготы, отказывались отъ полученія пособія въ 6 мил. рублей.

Министръ Финансовъ, Статсъ-Секретарь Рейтернъ призналъ это ходатайство уважительнымъ и по журналу Комитета Министровъ 14 марта была Высочайше утверждена 21 марта 1867 г. концессія земству Орловской губерніи, подписанная отъ лица земства его уполномочеными: губ. предв. двор. А. Шереметьевымъ, Дмитровскимъ предвод. двор. И. Хлюстинымъ и губ. гласнымъ кн. Лобановымъ-Ростовскимъ.

Срокомъ постройки назначено было три года, срокомъ владѣнія 85 лѣтъ съ окончанія работъ и дана правительственная гарантія 5% дохода и $^1/_{12}$% погашенія на капиталъ въ 6 мил. фунт. стерл., или 37.000.000 руб. мет., что при контрактной длинѣ дороги въ 484,5 версты составляетъ 77.399 руб. мет. на версту.

Время начала гарантіи обусловлено по акціонерному капиталу, составляющему $^1/_4$ общаго, со дня открытія движенія, а по облигаціонному—со дня взноса въ Государственный Банкъ денегъ, вырученныхъ продажею облигацій.

Дорога открыта для движенія по участкамъ въ октябрѣ и ноябрѣ 1868 г., т. е. менѣе, чѣмъ чрезъ 2 года.

Концессія на Шуйско-Ивановскую желѣзную дорогу отъ ст. Новки Московско-Нижегородской желѣзной дороги чрезъ гор. Шую до села Иванова, протяженіемъ 84 версты, была Высочайше утверждена 9 мая 1867 года и дана пот. поч. гражд. М. А. Горбову и 1 гильдіи купцу И. А. Бусурину, обязавшимся построить ее въ теченіе 2 лѣтъ на капиталъ безъ гарантіи въ 760.920 фунт. стерл., изъ коихъ $^1/_3$ въ акціяхъ и $^2/_3$ въ облигаціяхъ. Срокъ владѣнія дорогою назначенъ въ 83 года съ 1 января 1869 г., т. е. съ такимъ разсчетомъ,

чтобы право выкупа наступило одновременно съ правомъ относительно Московско-Нижегородской. Земляное полотно требовалось въ 2 пути.

Открыта для движенія въ сентябрѣ 1868 г.

Еще въ 1861 году Намѣстникъ Кавказскій Ген.-Фельдм. кн. Барятинскій входилъ съ всеподданнѣйшимъ представленіемъ о необходимости соединенія желѣзными путями Чернаго и Каспійскаго морей, съ сооруженіемъ порта на Черномъ морѣ. Длина дороги была опредѣлена въ $776^2/_3$ верстъ, а стоимость по исчисленію составившаго проектъ англійскаго инженера Бели, до 47 мил. руб., а съ портомъ до 49 мил. Императоръ изволилъ одобрить мысль о пользѣ и необходимости этой дороги и изъ трехъ представленныхъ предположеній отдать преимущество паровозной дорогѣ.

Стоимость версты опредѣлялась: на первомъ участкѣ, отъ Поти до Тифлиса въ 80.877 руб., на второмъ, отъ Тифлиса до Турьянгайской станціи—до 58.865 руб. и на третьемъ, до Баку—47.844 руб.

Въ виду затрудненій, однако, по пріисканію капиталовъ, Его Императорское Высочество Намѣстникъ Кавказскій въ іюлѣ 1864 г. всеподданнѣйше испрашивалъ разрѣшеніе ограничиться постройкой участка отъ Поти до Тифлиса, допуская по немъ медленное движеніе, а въ гористой мѣстности подъемы въ $^1/_{40}$ и кривыя радіусомъ 40 саж., даровать правительственную гарантію и войти въ переговоры съ капиталистами на образованіе Общества. По Высочайше утвержденному 7 сентября 1864 г. журналу Кавказскаго Комитета ходатайство это было разрѣшено.

Въ іюнѣ 1865 года, по представленію Его Императорскаго Высочества Намѣстника и по журналу Кавказскаго Комитета, было Высочайше разрѣшено отпустить изъ Государственнаго Казначейства 1 мил. рублей въ теченіе двухъ лѣтъ для сооруженія земляного полотна дороги войсками. Затѣмъ, по журналу Кавказскаго Комитета 22 и 24 октября 1865 г. Высочайше разрѣшено было строить также мосты и искусственныя сооруженія.

На сооруженіе Поти-Тифлисской желѣзной дороги поступило съ 1865 г. нѣсколько предложеній, а именно: 1) братьевъ Анановыхъ, 2) австр. подданнаго Офенгейма, 3) берлинскаго негоціанта Леви и директора Лондонской компаніи военныхъ и металлическихъ сооруженій Броуна, 4) французскаго подданнаго Армана Букье отъ имени Карла Лаффитта, 5) гг. Бельвалета и Стифеля, отъ лица нѣсколькихъ иностранныхъ капиталистовъ, и 6) г.г. Стифеля и Говенъ де-Траппера, но по разсмотрѣніи онѣ были отклонены, частью по невыгодности, частью по неблагонадежности; только Бельвалету и Стифелю дано было, 30 іюня 1866 года, съ Высочайшаго разрѣшенія по журналу

Кавказскаго Комитета 24 іюня, удостовѣреніе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, что если они, въ теченіе 2 мѣсяцевъ, представятъ положительныя и законныя удостовѣренія благонадежныхъ капиталистовъ въ принятіи ими участія въ предпріятіи то представленный ими проектъ концессіи будетъ подвергнутъ дальнѣйшему разсмотрѣнію. Удостовѣреніе это было представлено, но тѣмъ не менѣе Общество не образовалось и капиталъ собранъ не былъ.

Принято было новое предложеніе англійскихъ предпринимателей, баронета Паркинса, и Фредерика Пауера, которымъ и выдана Высочайше утвержденная 25 іюня 1867 г. концессія. Учредители обязывались образовать Общество для окончательнаго устройства и эксплоатаціи желѣзной дороги отъ Поти до Тифлиса, при чемъ Общество имѣетъ принять отъ правительства всѣ произведенныя уже казной работы, въ стоимости 4.210.000 рублей метал., подлежащихъ возмѣщенію Правительству акціями, по ихъ нарицательной цѣнѣ. Срокомъ окончанія дороги, протяженіемъ всего 285 вер., назначалось 3 года, срокомъ владѣнія 81 годъ со дня окончанія, капиталъ опредѣленъ въ 17.650.000 рублей метал., а за вычетомъ упомянутаго платежа, въ 13.440.000 рублей метал. Изъ числа общаго капитала, $^2/_5$ назначалось въ акціяхъ и $^3/_5$ въ облигаціяхъ. Гарантія давалась въ 5% чистаго дохода и $^1/_{10}$% погашенія на весь капиталъ, что составляетъ на версту до 61.930 руб. метал. Уклоны не должны были превышать 0,01, а радіусы кривыхъ полагались не менѣе 300, лишь въ исключительныхъ случаяхъ допускались уклоны въ 0,04 и радіусы въ 40 саж. Движеніе на дорогѣ было открыто въ 1871 и 1872 годахъ.

Выше было сказано объ отклоненіи 17 декабря 1864 года предложенія Бехагеля фонъ-Адлерскрона о постройкѣ дороги отъ Риги чрезъ Митаву до Либавы, такъ какъ она имѣла получить значеніе лишь по соединеніи Рижско-Динабургской желѣзной дороги съ Орловъ или Витебскомъ.

По тѣмъ же соображеніямъ, отклонены были поступившія впослѣдствіи предложенія г.г. Торнау и Бухгольца въ февралѣ 1865 г. и Ривольта въ декабрѣ 1865 года. Между тѣмъ, Риго-Либавская линія, по Высочайше утвержденному 23 апрѣля 1866 года журналу Комитета желѣзныхъ дорогъ, не признана первостепенной по важности, и потому осуществленіе ея было отложено до будущаго времени.

Въ началѣ 1867 г., образовалось въ Ригѣ Товарищество изъ курляндскихъ дворянъ и рижскаго купечества для сооруженія желѣзной дороги отъ Риги до Митавы и затѣмъ для продолженія оной до соединенія съ Ковно-Либавскою дорогою, когда послѣдняя состоится.

По Высочайшему повелѣнію Министръ Путей Сообщенія внесъ 28 февраля 1867 года въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ ходатайство Лифляндскаго, Эстляндскаго и Курляндскаго Генералъ-Губернатора о разрѣшеніи образовавшемуся въ Ригѣ Товариществу устройства желѣзной дороги отъ Риги до Митавы.

При обсужденіи этого ходатайства, Комитетъ находилъ, что Риго-Митавская желѣзная дорога имѣетъ второстепенное значеніе и не входитъ въ число наиболѣе необходимыхъ линій, указанныхъ Высочайше утвержденнымъ 23 апрѣля 1866 года журналомъ Комитета, и что, по заявленію Министра Финансовъ, денежныя средства должны быть обращены на сооруженіе начатыхъ уже важнѣйшихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ. Признавъ необходимымъ пріостановить на нѣкоторое время разрѣшеніе всѣхъ вообще новыхъ концессій на желѣзныя дороги съ правительственною гарантіей, и не усматривая основанія сдѣлать исключеніе для Риго-Митавской, тѣмъ болѣе, что, по удостовѣренію уполномоченныхъ Товарищества, оно уже собрало между собою значительную часть капитала, а ожидаемое на дорогѣ движеніе не потребуетъ приплаты гарантіи, Комитетъ положилъ, не давая Товариществу просимой имъ гарантіи, предоставить оному, если найдетъ возможнымъ, приступить къ построенію и безъ таковой.

Въ остальномъ мнѣнія раздѣлились. Предсѣдатель и 7 членовъ полагали объявить уполномоченнымъ Товарищества, что гарантія будетъ дарована впослѣдствіи, когда Министръ Финансовъ найдетъ удобнымъ возобновить разрѣшеніе гарантій вообще для новыхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій; остальные 3 члена полагали возможнымъ объявить учредителямъ, что правительственная гарантія можетъ быть назначена при условіи доведенія линіи желѣзной дороги до Либавскаго порта, и съ другой до Рижско-Динабургской чрезъ Двину.

На подлинномъ журналѣ 21 марта 1867 года, резолюція Его Величества: **«исполнить, съ мнѣніемъ большинства»**.

Рѣшеніе это представляетъ собой исключительный случай дарованія гарантіи въ будущемъ.

9 іюня 1867 года состоялось Высочайшее утвержденіе Устава Общества Риго-Митавской желѣзной дороги, согласно которому Общество обязывалось построить эту дорогу съ землянымъ полотномъ и искусственными сооруженіями, на 2 пути въ теченіи трехъ лѣтъ, съ правомъ пользованія дорогою въ теченіе 85 лѣтъ, отъ открытія движенія. Цѣнность версты опредѣлялась въ 66.300 рублей при длинѣ дороги 40 верстъ. Изъ общаго капитала 2.652.000 рублей, на акціи назначено было 1.500.000 руб., остальное на облигаціи.

Дорога открыта для движенія 21 ноб ря 1868 года.

Высочайшими повелѣніями 30 іюля и 1 сентября 1867 г., по докладу Военнаго Министра, разрѣшено было приступить къ постройкѣ 12 верстной желѣзной дороги отъ ст. Аксайской до Ростова-на-Дону и передать существующую Грушевско-Аксайскую желѣзную дорогу въ распоряженіе строителя Полякова, на тѣхъ основаніяхъ, какія изложены въ заключенныхъ имъ съ Войскомъ Донскимъ договорахъ и со взятіемъ отъ него залога въ 300.000 р.

Такимъ образомъ, въ распоряженіе С. Полякова поступилъ весь участокъ отъ Грушевки до Ростова-на-Дону, вошедшій впослѣдствіи, какъ будетъ видно далѣе, въ составъ Воронежско-Ростовской желѣзной дороги.

Развивая въ 1866 и 1867 годахъ желѣзнодорожную сѣть концессіоннымъ порядкомъ, независимо отъ постройки хозяйственнымъ распоряженіемъ Правительства Московско-Курской желѣзной дороги, Правительство настойчиво продолжало также средствами казны, по способу оптоваго подряда, подъ надзоромъ Новороссійскаго и Бессарабскаго Генералъ-Губернатора, постройку линіи отъ Одессы на Харьковъ.

О производствѣ работъ до Елисаветграда распоряженіемъ Унгернъ-Штернберга и о заключенномъ съ нимъ на это контрактѣ уже было сказано выше.

Затѣмъ, 5 мая 1867 года, Высочайше утверждены основныя условія съ барономъ Унгернъ-Штернбергомъ на сооруженіе дальнѣйшаго участка этой линіи отъ Елисаветграда до Кременчуга 130,4 версты, а также продолженія Тираспольской вѣтви, отъ Тирасполя до Кишинева 66,72 верстъ съ мостомъ чрезъ Днѣпръ.

Условіями этими баронъ Унгернъ-Штернбергъ обязывался по точно установленной программѣ исполнить работы въ теченіе трехъ лѣтъ за сумму, не превышающую по Кременчугскому участку 6.156.127 руб. и по Кишиневскому участку 3.709.767 руб., съ отнесеніемъ потери на курсѣ за счетъ правительства. Въ случаѣ сбереженія, барону Унгернъ-Штернбергу предоставлялась премія, въ размѣрѣ 3% полной оптовой цѣны, съ тѣмъ, однако, расчетомъ, чтобы дѣйствительный расходъ, вмѣстѣ съ преміей, не превысилъ означенной суммы.

Движеніе было открыто по первому изъ этихъ участковъ въ 1869 г., по второму въ 1871 г.

Сверхъ этихъ выданныхъ концессій и разрѣшенныхъ работъ въ 1867 г., были возбуждены вопросы и ходатайства о многихъ желѣзныхъ дорогахъ, болѣе или менѣе разрѣшенныхъ лишь впослѣдствіи.

По журналу Комитета желѣзныхъ дорогъ 13 марта 1867 г. отклонено было предложеніе иностранцевъ Куртина и Легетра о производствѣ изысканій для построенія желѣзной дороги изъ Европы чрезъ Россію, Персію и Афганистанъ въ Остъ-Индію для соединенія Парижа съ Калькутою. Дорогу эту въ предѣлахъ Россіи предполагалось вести отъ Балты на Ольвіополь, Николаевъ, Херсонь, Перекопъ, Керчь, перейти Керченскій проливъ мостомъ, далѣе по восточному берегу Чернаго моря на Поти, Тифлисъ, Ленкоранъ, по долинѣ Куры. На производство изысканій въ предѣлахъ Россіи предприниматель испрашивалъ изъ казны 380.000 руб.

Въ январѣ 1867 года Воронежское земство вошло чрезъ Министерство Внутреннихъ Дѣлъ съ ходатайствомъ о концессіи на желѣзную дорогу отъ Воронежа до границы земли Войска Донскаго на протяженіи 265 верстъ съ правительственной гарантіей 5% на капиталъ 69.970 руб. мет. съ версты.

Въ то же время Военный Министръ доставилъ Министру Путей Сообщенія журнальное постановленіе Войскового Правленія земли Войска Донскаго о проведеніи желѣзной дороги отъ конца вышеозначенной линіи до Грушевской желѣзной дороги, съ продолженіемъ послѣдней до Ростова на протяженіи, со включеніемъ готовой Грушевско-Аксайской, 310 верстъ съ правительственной гарантіей 5% на капиталъ 68.950 руб. мет. съ версты. Ходатайства эти были внесены Министромъ Путей Сообщенія въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, который по Высочайше утвержденному 21 марта журналу своему, отъ 13 марта 1867 года, находилъ, что хотя дорога эта и не вошла въ сѣть, но представляется полезною и желательною. Однако, дабы не обременять рынокъ, Комитетъ, согласно заключенію Министра Финансовъ, призналъ осторожнѣе пріостановиться на нѣкоторое время выдачею этой концессіи, съ тѣмъ, чтобы ходатайству былъ данъ ходъ, когда представится удобнѣйшее, по указанію Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія, время, войску же и земству предоставить производство необходимыхъ изысканій.

Желѣзная дорога отъ Курска къ Азовскому морю считалась одной изъ нужнѣйшихъ и вошла въ Высочайше утвержденную 23 апрѣля 1866 года сѣть, но конечный пунктъ ея на Азовскомъ морѣ еще не былъ тогда опредѣленъ.

Въ мартѣ 1865 г. графъ Барановъ, князь Кочубей и ген.-маіоръ Марченко вошли съ предложеніемъ о сооруженіи дороги отъ Орла чрезъ Курскъ и Харьковъ до Таганрога съ вѣтвью къ Ростову-на-Дону протяженіемъ въ 900 верстъ. Для этой цѣли они обязывались образовать акціонерное общество на 99 лѣтъ со дня окончанія дороги или на 104 года со дня заключенія уступочнаго договора.

Капиталъ Общества первоначально предполагалось образовать въ 62.500 рублей мет. съ версты, а Правительство обязывалось гарантировать Обществу $5^1/_2$% чистаго дохода съ погашеніемъ на капиталъ по дѣйствительной стоимости сооруженія.

За послѣдовавшимъ Высочайшимъ повелѣніемъ строить участокъ отъ Орла до Курска средствами Государственнаго Казначейства, предложеніе учредителей было ограничено протяженіемъ линіи отъ Курска до Таганрога и Ростова въ 727 верстъ. Предложеніе это было признано недостаточно опредѣленнымъ, и 21 октября 1865 года по журналу Совѣта Министровъ послѣдовала Высочайшая резолюція: «**Объявить просителямъ, что гарантія по дѣйствительному расходу безъ ограниченія суммы дана быть не можетъ, но она можетъ быть допущена по предварительномъ соглашеніи съ Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ предѣльной суммы, выше которой расходъ остается на отвѣтственности Компаніи**».

По объявленіи этого учредителямъ, они назначили предѣломъ гарантированнаго капитала 122.000 руб. мет. съ версты, но вслѣдствіе разъясненія имъ преувеличенности этой цифры и въ особенности въ виду дѣйствительной стоимости сооруженія въ Россіи желѣзныхъ дорогъ уменьшили свое требованіе до 100.000 руб. мет. съ версты. Съ своей стороны, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ признавали достаточнымъ принять за высшій предѣлъ гарантированнаго капитала 84.037 руб. мет. съ версты.

При обсужденіи въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ вопроса о просимой графомъ Барановымъ концессіи 1 февраля 1866 г.*) четыре члена (ген.-адъют. Чевкинъ, ген.-лейт. Мельниковъ, Статсъ-Секретарь Рейтернъ и Татариновъ) полагали допустить поверстную оцѣнку не свыше 84.037 руб. мет., а предсѣдатель и 13 другихъ членовъ, находя, что въ разрѣшеніи даннаго вопроса нельзя руководствоваться примѣрами прежнихъ компаній, полагали допустить просимую учредителями стоимость въ 100 тыс. руб. метал.

По представленіи этого журнала Императору, Его Величеству 8 февраля 1866 г. угодно было положить слѣдующую резолюцію: «**Исполнить по мнѣнію четырехъ членовъ**».

*) Особый журналъ Комитета, № 116.

Такимъ образомъ, въ февралѣ 1866 года была выдана графу Баранову концессія съ дозволеніемъ въ теченіе 3 мѣсяцевъ, къ 18 мая, составить общество. Срокъ этотъ былъ затѣмъ 3 раза отдаляемъ, но, не смотря на исключительно выгодныя условія, учредители оказались не въ состояніи образовать общество къ 31 января 1867 года и концессія потеряла силу.

Въ февралѣ 1867 года англійскіе инженеры Мармонтъ и Грегори предложили уступить имъ концессію на эту линію на 85 лѣтъ съ правительственной гарантіей 5% и $^1/_{12}$% погашенія на капиталъ 8.865.000 фунт. стерлинговъ или около 73.500 руб. мет. на версту, обязуясь собрать необходимый капиталъ въ Англіи и окончить дорогу въ теченіе 5 лѣтъ.

При обсужденіи 13 марта 1867 года въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ предложенія Мармонта и Грегори, Комитетъ полагалъ пріостановиться съ выдачей просимой ими концессіи и предложилъ Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ войти въ соображенія не представится ли возможность по окончаніи постройки Московско-Курской желѣзной дороги приступить къ постройкѣ правительственными средствами и участка отъ Курска до Харькова.

Журналъ этотъ Высочайше одобренъ 21 марта.

Между тѣмъ земство Харьковской губ. присоединилось къ предпріятію Мармонта и вмѣстѣ съ нимъ въ апрѣлѣ представило проектъ уступочнаго договора, съ увеличеніемъ капитала до 9.120.000 фунт. стерл., но въ маѣ снова понизило эту сумму до 73.000 руб. мет. верста и ходатайствовало о выдачѣ ему удостовѣренія въ томъ, что концессія ему будетъ дана.

Въ то же время иностранецъ Букье, уполномоченный отъ Лондонскаго Общества, къ которому присоединились прежніе учредители, испрашивалъ уступку той же линіи по цѣнѣ 78.947 руб. мет. съ версты.

Въ виду важности скорѣйшаго осуществленія Курско-Таганрогской линіи, какъ средства для развитія Донецкой каменноугольной промышленности, прочнаго основанія въ той мѣстности рельсоваго и механическаго производствъ и оживленія торговли въ Азовскомъ портѣ, означенныя предложенія внесены были Министромъ Путей Сообщенія въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, съ заключеніемъ о возможности выдать Харьковскому земству просимое имъ удостовѣреніе. Комитетъ, сознавая вполнѣ важность скорѣйшаго сооруженія дороги, призналъ, однако, согласно съ мнѣніемъ Министра Финансовъ, невозможнымъ, по финансовымъ соображеніямъ, выдать земству означенное удостовѣреніе и положилъ предоставить соглашенію обоихъ Министровъ соображеніе средствъ и времени для осуществленія дороги. Заключеніе это Высочайше утверждено 7 іюня 1867 года.

По Высочайшему повелѣнію доставлено было 4 декабря 1866 года Управляющимъ Собственною Его Императорскаго Величества Канцеляріею по дѣламъ Царства Польскаго Статсъ-Секретаремъ Набоковымъ внесенное Намѣстникомъ графомъ Бергомъ предложеніе Восточно-Прусскаго Общества желѣзныхъ дорогъ отъ Пиллау чрезъ Кенигсбергъ до Лыка о продолженіи этой дороги по Августовской губерніи до г. Гродно или другого пункта безъ гарантіи процентовъ отъ Русскаго Правительства. Предложеніе это было сдѣлано еще въ 1861 году и возобновлялось въ 1862, 1863 и 1864 гг. чрезъ Прусскихъ посланниковъ при Русскомъ Дворѣ, но было постоянно отклоняемо, вслѣдствіе неокончанія устройства Кенигсберго-Лыкской и С.-Петербурго-Варшавской желѣзныхъ дорогъ и въ виду сосредоточенія всѣхъ усилій Правительства на устройствѣ главныхъ желѣзнодорожныхъ артерій Государства, при этомъ направленіе на Гродно отвергалось, какъ могущее, вопреки видамъ Правительства, отвлечь нѣмецкіе грузы къ Пиллавскому порту, и указывалось на желательность направленія на Бѣлостокъ и Брестъ-Литовскъ. Такимъ образомъ, оно неоднократно разсматривалось въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ и въ Комитетѣ по дѣламъ Царства Польскаго.

На этотъ разъ оно по Высочайшему повелѣнію было передано въ Комитетъ по дѣламъ Царства Польскаго, откуда было передано для соглашенія съ Обществомъ Министру Путей Сообщенія и для внесенія затѣмъ въ Комитетъ Министровъ.

По разсмотрѣніи въ Комитетѣ Министровъ Высочайше утвержденнымъ 26 февраля 1867 г. журналомъ положено было, не приступая къ разсмотрѣнію представленной Намѣстникомъ концессіи, объявить Обществу, что желѣзная дорога отъ Лыкъ должна быть проведена безъ гарантіи Правительства до Бѣлостока и Брестъ-Литовска, съ подчиненіемъ сооруженія и эксплоатаціи всѣмъ правиламъ, установленнымъ для другихъ желѣзныхъ дорогъ въ Имперіи, и съ внесеніемъ на разсмотрѣніе Министра Путей Сообщенія подробно и надлежаще составленнаго проекта.

Вслѣдствіе послѣдовавшаго за симъ новаго соглашенія графа Берга съ представителями Общества Ленדафомъ и Страусбергомъ, изъявившими готовность принять на себя устройство дороги отъ Лыкъ до Брестъ-Литовска на установленныхъ Комитетомъ условіяхъ, вопросъ снова былъ разсмотрѣнъ въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ, который, по Высочайше утвержденному 10 ноября 1867 года журналу, согласно заключенію Министра Путей Сообщенія, усматривая отсутствіе точно опредѣленныхъ условій проекта, положилъ просить графа Берга увѣдомить Общество, что имъ долженъ быть представленъ полный проектъ концессіи, съ соблюденіемъ опредѣленныхъ Комитетомъ основныхъ условій.

Министръ Путей Сообщенія, какъ усматривается изъ журнала Комитета желѣзныхъ дорогъ отъ 26 мая 1867 года, вносилъ по Высочайшему повелѣнію на разсмотрѣніе Комитета:

1) Ходатайство земствъ Саратовскаго и Кирсановскаго о проведеніи дороги отъ Тамбова до Саратова чрезъ Кирсановъ и Аткарскъ и земства Борисоглѣбскаго уѣзда о дорогѣ отъ Тамбова чрезъ Борисоглѣбскъ въ Камышинъ или Царицынъ.

Комитетъ, соглашаясь съ Министромъ Путей Сообщенія, утвердилъ направленіе дороги отъ Тамбова чрезъ Кирсановъ и Аткарскъ до Саратова, разрѣшивъ Саратовскому и Кирсановскому земствамъ производство изысканій и постановилъ объявить депутатамъ земства, что Саратовская дорога признается одною изъ самыхъ полезныхъ по исполненію сѣти 1866 года.

2) Предложеніе Намѣстника Царства Польскаго графа Берга о построеніи желѣзной дороги изъ Брестъ-Литовска въ Смоленскъ съ вѣтвью отъ м. Сельцы до г. Пинска, каковое предложеніе было сдѣлано въ виду заявленія англійскаго инженера Мармонта о пріисканіи въ Англіи капиталистовъ.

Комитетъ, признавая, согласно съ мнѣніемъ Министра Путей Сообщенія, стратегическое и политическое значеніе Брестъ-Смоленской желѣзной дороги чрезъ Бобруйскую крѣпость, предоставилъ Министру Путей Сообщенія произвести изысканія по болѣе краткому и удобному направленію.

3) Ходатайство Смоленскаго и Московскаго земствъ о выдачѣ концессіи на Московско-Смоленскую дорогу съ гарантіей 5% чистаго дохода.

Министръ Путей Сообщенія полагалъ, что гарантія этой дорогѣ не можетъ быть предоставлена, хотя и признавалъ ее полезнымъ и Комитетъ положилъ объявить упомянутымъ земствамъ, что просимая концессія можетъ быть дана, когда представится возможность сооруженія всей линіи до Брестъ-Литовска и по обезпеченіи капиталомъ другихъ уже разрѣшенныхъ линій.

4) Ходатайство флигель-адъютанта князя Витгенштейна о концессіи на дорогу въ 294 версты отъ Бѣлостока чрезъ Пинскъ до м. Домбровицы. На сооруженіе этой дороги княземъ Витгенштейномъ было исчислено 74.000 руб. мет. съ версты при гарантіи Правительства 5% дохода и $^1/_{12}$% погашенія.

Комитетъ, находя предложеніе это несоотвѣтствующимъ видамъ Правительства, такъ какъ, составляя продолженіе Лыко-Бѣлостокскаго направленія, дорога эта противорѣчила бы рѣшенію направить это продолженіе на Брестъ-Литовскъ, таковое отклонилъ.

5) Предложеніе уполномоченныхъ Либавскаго купечества Шнобеля и Мейнгарда о постройкѣ желѣзной дороги отъ Ковно до Либавы съ ходатайствомъ о концессіи съ гарантіей Правительства 5% дохода и $^1/_{12}$% по-

гашенія по разсчету 68.000 руб. мет. на версту, а всего капитала 20.264.000 руб. металлическихъ.

Хотя Комитетъ признавалъ эту дорогу полезной, особенно чрезъ городъ Шавли, тѣмъ не менѣе предложеніе отклонилъ.

6) Ходатайство ген.-маіора Гейрота, капитана Петрова и стат. совѣтн. Штукенберга о разрѣшеніи имъ постройки желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до Рыбинска, протяженіемъ 525 верстъ, съ гарантіей Правительства 5% дохода и $^1/_{12}$ % погашенія при цѣнѣ 75.000 руб. мет. верста.

Комитетъ, признавая осуществленіе предпріятія заслуживающимъ поощренія, полагалъ, однако, предпочтительнымъ направленіе дороги отъ Рыбинска на Бологое и разрѣшить Обществу произвести надлежащія изысканія.

7) Ходатайство Харьковскаго земства обще съ иностранцемъ Мармонтомъ о выдачѣ концессіи на постройку Курско-Таганрогской желѣзной дороги съ вѣтвью къ Ростову.

Ходатайство было Комитетомъ отклонено, какъ о томъ сказано выше.

Журналъ этотъ по всѣмъ упомянутымъ дѣламъ Высочайше утвержденъ 20 іюля 1867 года.

Наконецъ, къ 1867 году относится Высочайшее утвержденіе 8 ноября основныхъ условій на постройку желѣзной дороги для соединенія С.-Петербурга съ Тавастгусско-Гельсингфорскою желѣзною дорогою распоряженіемъ Финляндскаго Правительства.

Въ 1868 году получили окончательное разрѣшеніе къ постройкѣ слѣдующія 10 дорогъ: отъ Курска чрезъ Харьковъ до Таганрога и Ростова-на-Дону, Грязе-Борисоглѣская, Козлово-Тамбовская, Орловско-Грязская, Рыбинско-Бологовская, Балтійская, Харьково-Кременчугская, Тамбово-Саратовская, Московско-Смоленская и Новоторжская.

Выше, при описаніи развитія нашей желѣзнодорожной сѣти въ 1867 году, было объяснено, что выданная графу Баранову въ 1866 году концессія на Курско-Харьково-Азовскую желѣзную дорогу, не смотря на правительственную гарантію по разсчету 84.037 руб. метал. на версту, не могла сохранить своей силы за ненахожденіемъ капиталовъ, и что затѣмъ, послѣ болѣе выгодныхъ предложеній Мормонта и Грегори и Харьковскаго земства, понизившихъ стоимость версты до 73.000 руб. метал., вопросъ объ этой дорогѣ былъ пріостановленъ до соображенія Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ средствъ и времени для ея осуществленія.

На основанiи Высочайшаго повелѣнiя 21 марта, 1867 г. предполагалось однако, вслѣдъ за окончанiемъ строившейся казною Московско-Курской желѣзной дороги приступить къ постройкѣ казною также и участка отъ Курска до Харькова, при чемъ расходы на этотъ участокъ, согласно произведеннымъ изысканiямъ, были исчислены въ 11.784.149 руб., или, при длинѣ его въ 230 верстъ по 51.235 р. 65 к. на версту.

Между тѣмъ, вслѣдствiе поступавшихъ въ Министерство отъ разныхъ лицъ ходатайствъ о предоставленiи имъ постройки этой дороги на основанiяхъ оптоваго подряда, въ Министерствѣ были составлены условiя подряда и всѣ эти лица приглашены были, по ознакомленiи съ кондицiями, заявить свои рѣшительныя цѣны 5 января 1868 года.

Соискателями явились Товарищество Казакова и Губонина и Рязанскiй 1-й гильдiи купецъ С. Поляковъ, при чемъ Товарищество заявило цѣну 47.780 руб. и 49.652 р. 17 коп. съ версты, послѣднюю при условiи заказовъ подвижнаго состава на Коломенскомъ заводѣ, а Поляковъ просилъ дать ему постройку дороги на слѣдующихъ условiяхъ:

Онъ обязывался построить дорогу отъ Курска до Харькова къ 1 августа 1869 г., съ тѣмъ, чтобы Правительство выдало ему 9 мил. руб. или 39.137 руб. на версту; по окончанiи постройки, эксплоатацiя этого участка будетъ передана Обществу Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги, которое Поляковъ, обязывался образовать и которое должно было на свой страхъ и рискъ построить желѣзную дорогу далѣе отъ Харькова до Азовскаго моря протяженiемъ 533 вер. При этомъ Поляковъ ходатайствовалъ о дозволенiи Обществу выпускать бумаги на всю линiю отъ Курска, протяженiемъ 763 вер., по расчету 69.000 р. мет. съ версты, при условiяхъ концессiи и правительственной гарантiи, тождественныхъ съ Высочайше утвержденною концессiею Орловско-Витебской желѣзной дороги, обязываясь полученную имъ въ 9 мил. руб. субсидiю, возвратить Правительству съ начетомъ 5% годовыхъ.

Заявленный Поляковымъ срокъ окончанiя постройки значительно сокращалъ предполагавшiйся Министерствомъ и вообще предложенныя имъ условiя были признаны Министрами Путей Сообщенiя и Финансовъ вполнѣ для Правительства выгодными, результатомъ чего и послѣдовало 1 марта 1868 года Высочайшее утвержденiе двухъ заключенныхъ съ Поляковымъ договоровъ: одинъ на постройку линiи отъ Курска до Харькова, другой на постройку линiи отъ Харькова къ Таганрогу и Ростову.

По первому изъ этихъ договоровъ срокомъ окончанiя и открытiя движенiя было назначено не позже 1 августа 1869 года; потребное для сооруженiя линiи отъ Курска до Харькова количество рельсовъ съ принадлежностями и подвижнымъ составомъ подлежало прiобрѣтенiю въ Россiи въ томъ размѣрѣ,

въ какомъ русскіе заводчики въ состояніи будутъ исполнить заказы согласно срокамъ, назначеннымъ для окончанія работъ; учредитель обязывался принять отъ Правительства, по смѣтнымъ цѣнамъ заготовки и доставки въ Курскъ, заготовляемые Правительствомъ рельсы и паровозы въ такомъ количествѣ, какое для Правительства окажется возможнымъ; на сооруженіе дороги и на снабженіе ея подвижнымъ составомъ Правительство предоставляло учредителю ссуду въ 9 мил. руб. кред.; когда Правительство признаетъ возможнымъ даровать концессію на Курско-Харьковскую желѣзную дорогу, то учредитель Поляковъ обязывался образовать акціонерное Общество, которое и должно было принять дорогу на 85 лѣтъ со дня открытія движенія; даваемая ссуда въ 9 мил. руб. подлежала возврату Правительству съ начетомъ 5% годовыхъ тотчасъ по образованіи Общества и по реализаціи имъ бумагъ; капиталъ Общества долженъ былъ состоять на $^1/_4$ изъ акцій и на $^3/_4$ изъ облигацій; тѣмъ и другимъ давалась правительственная гарантія 5% чистаго дохода и $^1/_{12}$% погашенія по разсчету 68.000 руб. мет. на версту.

По второму изъ договоровъ учредитель обязывался приступить ко всѣмъ работамъ по постройкѣ жел. дороги отъ Харькова до Таганрога и Ростова одновременно съ началомъ работъ на участкѣ отъ Курска до Харькова, кромѣ поставокъ рельсовъ и подвижного состава; всѣ работы и поставки учредитель обязывался производить на собственныя средства до окончательнаго рѣшенія вопроса о выдачѣ концессіи и окончить всю дорогу въ теченіе двухъ лѣтъ со дня выдачи концессіи; остальныя условія были подобны содержащимся въ первомъ договорѣ.

Окончательное рѣшеніе вопроса объ образованіи акціонернаго Общества для сооруженія и эксплоатаціи Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги должно было послѣдовать не позже 1 декабря 1868 г. Между тѣмъ, на полученіе права образовать такое Общество, поступили въ Министерство Финансовъ ходатайства:

1) ст. сов. Башмакова;

2) тайн. сов. барона Унгернъ-Штернберга;

3) одесскихъ негоціантовъ Ефруси, Рафаловича и контръ-адмирала Чихачева;

4) иностранца Лемона.

Вслѣдствіе сего Министръ Финансовъ полагалъ небезполезнымъ пригласить означенныхъ лицъ и купца Полякова доставить ихъ условія съ обозначеніемъ цѣнъ, по которымъ они могли бы взять сооруженіе Харьково-Азовской дороги; Министръ же Путей Сообщенія, принимая во вниманіе уже начатыя Поляковымъ работы по устройству линіи, полагалъ, что безъ особой надобности не слѣдовало бы вызывать конкуррентовъ.

При обсужденіи въ Комитетѣ Министровъ вопроса о необходимости вызова конкуррентовъ на Харьково-Азовскую желѣзную дорогу, произошло разногласіе.

Одинъ членъ (ген.-адъют. Грейгъ), въ приведенныхъ имъ соображеніяхъ, полагалъ открыть состязаніе на образованіе акціонернаго общества, а предсѣдатель и 9 членовъ, усматривая настоятельную государственную необходимость въ скорѣйшемъ окончаніи этой дороги и принимая во вниманіе, что работы, по своей успѣшности, могутъ быть окончены и дорога открыта для движенія въ 1869 году, полагали, не производя предположеннаго Министромъ Финансовъ вызова къ состязанію, оставить дѣло въ рукахъ Полякова на основаніи договора отъ 1 марта, съ дарованіемъ ему концессіи на эту дорогу, предоставивъ Министру Финансовъ ген.-ад. Грейгу внести эту концессію на утвержденіе въ установленномъ порядкѣ.

На журналѣ по этому вопросу Комитета Министровъ 27 августа 1868 г. Императору угодно было написать: «**Исполнить по мнѣнію большинства**».

Уставъ Общества Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги Высочайше утвержденъ болѣе чѣмъ годъ спустя, а именно 7 ноября 1869 года.

Если сдѣлать нѣкоторое сопоставленіе чиселъ и цифръ, относящихся до постройки Курско-Харьково-Азовской жел. дор., то нельзя не замѣтить оригинальныхъ обстоятельствъ, которыми постройка эта сопровождалась.

Договоры на постройку обоихъ участковъ были заключены 1 марта 1868 г.

Срокъ открытія перваго участка, отъ Курска до Харькова, 230 верстъ, былъ назначенъ 1 августа 1869 г., а втораго участка отъ Харькова до Ростова, 533 версты въ теченіе двухъ лѣтъ со дня полученія концессіи.

Концессія Высочайше утверждена 27 августа 1868 г. Уставъ Высочайше утвержденъ 7 ноября 1869 г. Первый участокъ открытъ для движенія въ іюлѣ 1869 г. Второй участокъ открытъ для движенія въ декабрѣ 1869 г. Кромѣ крайней быстроты производства работъ, здѣсь обращаетъ на себя вниманіе то обстоятельство, что Уставъ Общества, назначавшій срокомъ открытія второго участка 1 октября 1870 г., утвержденъ только за мѣсяцъ до такого открытія и что первый участокъ былъ открытъ только чрезъ 11 мѣсяцевъ по выдачѣ концессіи, ранѣе которой учредитель не имѣлъ права реализовать капиталъ и долженъ былъ ограничиваться данной ему Правительствомъ 9 милліонною ссудой.

---

21 марта 1868 г. была Высочайше утверждена за земствомъ Борисоглѣбскаго уѣзда, Тамбовской губ., концессія на земскую Грязе-Борисоглѣбскую желѣзную дорогу, протяженіемъ 192 вер., съ обязательствомъ образовать

акціонерное Общество въ теченіе 3 мѣсяцевъ и открыть дорогу для движенія чрезъ $2^1/_2$ года и съ правомъ владѣнія ею въ теченіе 85 лѣтъ со дня открытія. Капиталъ Общества былъ опредѣленъ въ 13.440.000 руб. мет. только въ акціяхъ, что составляло около 68.223 руб. на версту, Правительственной гарантіи дано не было, но само земство гарантировало будущему Обществу $2^1/_2$%, что составляетъ 336.000 руб. Правительство только участвовало въ подпискѣ на акціи на сумму 5 мил. по курсу 80 за 100.

Дорога открыта въ декабрѣ 1869 года.

---

14 апрѣля 1868 г. Высочайше утверждена за Тамбовскимъ и Козловскимъ земствами концессія на желѣзную дорогу отъ Козлова до Тамбова, протяженіемъ по предварительному проекту 74 версты, съ обязательствомъ въ теченіи 3 мѣсяцевъ образовать акціонерное Общество и открыть дорогу чрезъ 2 года послѣ приступа къ работамъ и съ правомъ владѣнія ею въ теченіе 85 лѣтъ со времени открытія. Капиталъ опредѣлялся въ 5.100.000 руб. мет. или 68.918 руб. 92 к. на версту, изъ коихъ разрѣшалось выпустить на 2 мил. облигацій.

Оба земства обязывались пріобрѣсти своими средствами и способами всѣ нужныя для устройства желѣзной дороги земли и передать ихъ Обществу безвозмездно. Кромѣ того, онѣ гарантировали Обществу на все время концессіи каждое по ровной части 2% чистаго дохода, т. е. 102.000 руб. мет. въ уплату 5% по облигаціямъ и $^1/_{12}$% на ихъ погашеніе.

Кромѣ означенныхъ двухъ земствъ, на эту дорогу являлись конкуррентами Общество Елецко-Грязской жел. дор. и купецъ Харитовъ.

Первое опредѣляло поверстную стоимость въ 58.000 руб. мет., обѣщало кончить дорогу въ одинъ годъ и подчинялось условіямъ концессіи Елецко-Грязской дороги.

Второй опредѣлялъ поверстную стоимость въ 69.000 руб., съ тѣмъ чтобы до $^3/_4$ капитала было въ облигаціяхъ; гарантіи не испрашивалъ.

Предложенія этихъ конкуррентовъ были отклонены, какъ менѣе выгодныя.

Уставъ Общества Высочайше утвержденъ 8 октября 1869 г.

Дорога была открыта въ декабрѣ 1869 г.

Выше было сказано, что на постройку желѣзной дороги отъ ст. Грязи, Козлово-Воронежской желѣзной дороги, на соединеніе съ Московско-Курской конкуррировали земства Елецкое и Ефремовское, причемъ первое желало направить дорогу на Мценскъ, а второе на Ефремовъ, и что хотя Елецкому земству и была дана концессія на участокъ отъ Грязи до Ельца, но вмѣстѣ съ тѣмъ

Ефремовскому земству было выдано удостовѣреніе въ преимущественномъ правѣ на концессію дальнѣйшаго участка отъ Ельца до Орла, какъ пункта примыканія, избраннаго Правительствомъ.

Елецкое земство этимъ, однако, не ограничилось и уже въ ноябрѣ 1867 г. вошло съ новымъ ходатайствомъ о сооруженіи дороги не на Орелъ, а на Ливны и Зміевку. Съ своей стороны Ефремовское земство ходатайствовало о разрѣшеніи безотлагательно приступить къ работамъ на средства, имѣющіяся у земства.

Министръ Путей Сообщенія находилъ возможнымъ разрѣшить Ефремовскому земству приступить къ работамъ до разрѣшенія вопроса о гарантіи, съ тѣмъ, что если гарантія эта дана не будетъ, то Правительство приметъ дорогу по цѣнѣ 71.225 руб. за версту, но Елецкое земство 17 февраля 1868 г. заявило о неудобствахъ раздѣленія линіи отъ Грязи до Орла, всего въ 280 верстъ, между двумя Обществами и просило назначить между обѣими земствами конкурренцію. На конкурренцію эту послѣдовало 1 марта 1868 г. Высочайшее соизволеніе, каковая и была назначена на 9 марта, при условіи направленія дороги на Орелъ, какъ кратчайшаго къ Балтійскому морю.

Согласно этой конкурренціи, условія Ефремовскаго земства вызывали платежъ по гарантіи Правительства отъ 526.866 до 575.866 руб., а условія Елецкаго земства 461.379 руб.

Комитетъ Министровъ, въ засѣданіи 16 апрѣля, пришелъ къ единогласному заключенію, что хотя по точному смыслу Высочайшаго повелѣнія 1-го марта Елецкое земство, какъ предъявившее наиболѣе выгодныя условія, и имѣетъ несомнѣнное право на продолженіе до Орла строившейся имъ въ то время линіи отъ Грязи до Ельца, но нельзя отказать Ефремовскому земству въ правѣ на вознагражденіе за денежныя затраты, произведенныя имъ на изысканія съ вѣдома Правительства. Въ виду сего Комитетъ полагалъ предоставить концессію Елецкому земству подъ условіемъ возмѣщенія имъ Ефремовскому земству расходовъ въ суммѣ 123.000 руб., на что со стороны Елецкаго земства и послѣдовало согласіе.

Журналъ Комитета Министровъ Высочайше утвержденъ 22 апрѣля 1868 г. По вновь утвержденной концессіи этой дорога подраздѣлена на два отдѣленія, первое отъ Грязи до Ельца, второе отъ Ельца до Орла, общимъ протяженіемъ не свыше 280 верстъ.

Постройка второго отдѣленія была назначена къ окончанію въ теченіе 2½ лѣтъ со дня разрѣшенія выпуска бумагъ.

Капиталъ перваго отдѣленія опредѣлялся:

въ акціяхъ на сумму . . . . 3.021.500 руб.
» облигаціяхъ на сумму . . 5.269.528 тал.

второго отдѣленія:

въ акціяхъ на сумму . . . . . . 3.009.000 руб. мет.

» облигаціяхъ на сумму . . . . 9.027.000 » »

или около 66.658 руб. мет. верста.

Правительство гарантировало на все время срока концессіи 81 годъ $5^{1}/_{10}{}^{0}/_{0}$ чистаго дохода, съ погашеніемъ на весь номинальный капиталъ перваго отдѣленія и на весь облигаціонный капиталъ второго отдѣленія.

Работы второго отдѣленія начаты въ сентябрѣ 1868 г. и движеніе отъ Орла до Ельца, открываясь участками, было открыто на всемъ протяженіи 180,56 верстъ въ августѣ 1870 г.

Послѣ упомянутаго выше Высочайше утвержденнаго 20 іюля 1867 г. журнала Комитета желѣзныхъ дорогъ, въ которомъ было указано на предпочтительность направленія дороги отъ Рыбинска на Бологое и разрѣшено было ген.-маіору Гейроту, капитану Петрову и стат. сов. Штукенбергу произвести изысканія, поступило еще нѣсколько другихъ предложеній, а именно:

1) Ген.-лейт. Озерскаго и К°, 23 августа 1867 г., на устройство дороги отъ Рыбинска до Твери, протяженіемъ 216 вер., по цѣнѣ 69.940 руб. верста, безъ гарантіи, но при условіи ссуды Правительства въ милліонъ рублей и пріобрѣтенія имъ акцій на 5 мил.;

2) Поч. гражд. Городова, представителя учредителей Общества, составившагося еще въ 1857 году, тайн. сов. Гагемейстера, контръ-адмирала Глазенапа и др., на устройство дороги отъ Рыбинска до Бологое, протяженіемъ 278 верстъ или до Осѣченки, считая по 69.150 руб. мет. верста, безъ гарантіи, если Правительство возьметъ акцій на номинальную сумму 6.250.000 рублей по 80 за 100;

3) Ген.-маіора Гейрота и К°, на устройство дороги отъ мѣстечка Любецъ, близъ Череповца на р. Шекснѣ, до С.-Петербурга, протяженіемъ 415 верстъ, по 83.705 руб. мет. верста, съ гарантіей Правительства на весь капиталъ;

4) Полковн. Кирѣева и К°, 20 апрѣля 1868 года, на устройство дороги отъ Рыбинска до Осѣченки, длиною 240 верстъ, по цѣнѣ 69.000 руб. мет., безъ гарантіи, но при условіи аванса изъ казны въ 1.250.000 руб. кр. и взятія Правительствомъ акцій на 5 мил. руб. по 80 за 100;

5) Поч. гражд. Варшавскаго и К°, 27 іюня 1868 г., на устройство дороги отъ Рыбинска до Осѣченки, по цѣнѣ 59.500 руб. мет. верста, безъ гарантіи. По недоразумѣнію съ своими компаньонами, Варшавскій вслѣдъ за симъ отъ своего предложенія отказался.

Изъ числа поступившихъ четырехъ предложеній, предложенія Гейрота и К° и Озерскаго и К° были признаны непріемлемыми, первое вслѣдствіе направленія на Петербургъ, какъ слишкомъ длинное и дорогое, второе вслѣдствіе близости направленія на Тверь къ Ярославской желѣзной дорогѣ и водному пути на Волгѣ. Между остальными двумя предложеніями, Кирѣева и Городова, была назначена на 6 іюля конкурренція.

При вскрытіи пакетовъ въ присутствіи соискателей оказалось, что поч. гражд. Городовъ просилъ участія Правительства въ акціяхъ на сумму 3 мил. рублей по 80 за 100, полковникъ же Кирѣевъ никакой субсидіи не просилъ.

Такимъ образомъ право на концессію на Рыбинско-Осѣченскую желѣзную дорогу было признано за гвардіи полковникомъ Александромъ Алексѣевичемъ Кирѣевымъ и К°, что и было Высочайше утверждено 12 іюля 1868 г.

Работы начались 19 сентября но уже 19 октября учредители вошли съ прошеніемъ объ измѣненіи направленія на Бологое вмѣсто Осѣченки. Ходадайство это было мотивировано сокращеніемъ пути къ Петербургу, уменьшеніемъ стоимости перевозки и возможностью, въ случаѣ загроможденія станціи Бологое, передавать грузы, идущіе въ Петербургъ, на Вышневолоцкую систему, такъ какъ р. Мста отъ ст. Бологое уже не представляетъ затрудненій. Хотя Вышневолоцкое городское Общество съ своей стороны вошло съ ходатайствомъ о направленіи дороги на Волочекъ, но прошеніе учредителей, какъ соотвѣтствующее давнишнимъ видамъ Правительства, было Высочайше уважено 29 января 1869 года, съ утвержденіемъ устава Общества Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги. Согласно этому уставу, Общество было признано состоявшимся. Оно обязывалось открыть движеніе по всей линіи не позже 12 января 1871 г. и совершенно окончить работы къ 12 января 1872 года. Срокъ владѣнія дорогой назначался въ теченіе 85 лѣтъ со дня открытія всей линіи. Капиталъ Общества опредѣлялся въ 19.320.000 руб. мет. и подлежалъ составленію выпускомъ акцій.

4 іюня 1870 г. разрѣшено было открыть движеніе по всей линіи, при временныхъ мостахъ чрезъ Волгу, Мологу и Волчину, но безъ права пропускать поѣзда съ паровозами чрезъ временной Волжскій мостъ. Постройка сказанныхъ мостовъ была задержана, какъ заявляло Общество, Франко-Германскою войною, такъ какъ пролетныя части ихъ были заказаны во Франціи. Мостъ чрезъ Волчину былъ оконченъ 11 декабря 1870 г., а мосты чрезъ Волгу и Мологу въ концѣ 1871 года.

Вопросъ о Балтійской желѣзной дорогѣ, возбуждался еще много ранѣе 1868 г. Такъ, въ 1863 году г. фонъ-Курсель, уполномоченный отъ нѣкоторыхъ дво-

рянъ Эстляндской губ. и граждапъ г. Ревеля, входилъ съ ходатайствомъ о Высочайшемъ утвержденіи устава акціонернаго Общества С.-Петербурго-Балтійской желѣзной дороги и о разрѣшеніи на постройку ея, исчисляя стоимость версты въ 73.240 руб. метал. при условіи правительственной гарантіи дохода и погашенія 5% и представивъ удостовѣреніе англійскихъ капиталистовъ Томаса Брассея и Томсона Бонара въ готовности заняться постройкой и участвовать капиталами.

На это ему было отвѣчено, что Балтійская дорога не входитъ въ число дорогъ, по которымъ признано возможнымъ дать гарантію и что назначенная разцѣнка вообще велика.

Въ 1865 году онъ снова вошелъ съ ходатайствомъ о выдачѣ ему хотя удостовѣренія въ томъ, что съ учредителями будетъ заключенъ уступочный договоръ съ гарантіей Правительства если онъ представитъ доказательство, что капиталъ на сооруженіе будетъ собранъ. Удостовѣреніе это было выдано срокомъ на 3 мѣсяца, но вмѣсто требуемыхъ доказательствъ г. фонъ-Курсель представилъ въ декабрѣ заявленіе о невозможности образовать Общество при данныхъ условіяхъ и испрашивалъ дополнительныя льготы. Въ ходатайствѣ этомъ было отказано и выданное удостовѣреніе потеряло силу.

Въ ноябрѣ 1866 года Эстляндскій губернскій Предводитель Дворянства, баронъ Паленъ, вошелъ съ ходатайствомъ о дарованіи дворянству означенной губерніи уступочнаго договора на Балтійскую желѣзную дорогу на условіяхъ, предоставленныхъ прежнимъ учредителямъ, но въ мартѣ 1867 года просилъ оставить это ходатайство безъ послѣдствій.

Въ ноябрѣ 1867 года онъ возобновилъ свое ходатайство, на что съ Высочайшаго соизволенія, послѣдовавшаго 10 ноября и 2 декабря по всеподданнѣйшему докладу Министра Финансовъ, ему было объявлено, что выдача концессій вообще остановлена, что необходимо прежде всего обезпечить линіи первостепенной важности, что въ настоящее время Эстляндскому дворянству не могутъ быть выданы на Балтійскую желѣзную дорогу ни концессія, ни промессъ и что о возможности приступить къ сооруженію Балтійской желѣзной дороги дворянство будетъ своевременно извѣщено, съ тѣмъ, чтобы предоставить это сооруженіе дворянству или иному предпринимателю, смотря по выгодности предложенія.

Въ засѣданіи Комитета Министровъ 23 апрѣля 1868 г. разсматривалась, по Высочайшему повелѣнію, между прочимъ записка Лифляндскаго, Эстляндскаго и Курляндскаго Генералъ-Губернатора генералъ-адъютанта Альбединскаго о сооруженіи желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до Балтійскаго порта.

Комитетъ Министровъ, усматривая, что проектируемая генералъ-адъю-

тантомъ Альбединскимъ дорога не входитъ въ Высочайше утвержденную сѣть самонужнѣйшихъ желѣзныхъ дорогъ, на устроеніе которыхъ должны быть прежде всего обращены средства Правительства, ходатайство это отклонилъ, предоставивъ Эстляндскому дворянству образовать, согласно его ходатайству, частное Общество для постройки этой дороги, безъ всякой гарантіи и пособія со стороны Правительства.

Журналъ этотъ Высочайше утвержденъ 3 мая 1868 года.

Въ засѣданіяхъ 23 и 30 іюня Комитетъ Министровъ снова обсуждалъ вопросъ о С.-Петербурго-Балтійской желѣзной дорогѣ по внесенному Министромъ Путей Сообщенія новому ходатайству барона Палена, съ проектомъ концессіи уже безъ правительственной гарантіи, при чемъ капиталъ общества, при длинѣ дороги въ 377 верстъ, былъ опредѣленъ въ 26.390.000 руб. мет., или 70,000 руб. мет. верста, весь этотъ капиталъ подлежалъ образованію выпускомъ акцій и концессія испрашивалась на 85 лѣтъ.

Комитетъ Министровъ полагалъ концессію одобрить и журналъ его Высочайше утвержденъ 10 августа 1868 г. По концессіи этой Общество обязывалось открыть дорогу для движенія чрезъ 4 года по утвержденіи концессіи. Къ числу особенностей можно отнести предоставленіе Обществу выпустить $^2/_3$ всего числа акцій пріоритетными т. е. пользующимися преимущественнымъ правомъ на полученіе 5% чистаго дохода.

Работы начались въ маѣ 1869 года и линія открыта для движенія на всемъ протяженіи отъ Тосно до Балтійскаго порта въ октябрѣ 1870 г., т. е. почти на 2 года ранѣе срока.

Въ такомъ видѣ Балтійская дорога имѣла лишь отдаленную связь съ С.-Петербургомъ чрезъ Тосно Николаевской желѣзной дороги. Она получила болѣе короткую связь посредствомъ вѣтви къ станціи Гатчина С.-Петербурго-Варшавской послѣ того какъ 27 марта 1869 г. Общество Балтійской желѣзной дороги заключило соотвѣтственное условіе съ Главнымъ Обществомъ. Непосредственно же къ С.-Петербургу дорога примкнула, когда 11 февраля 1872 года послѣдовало Высочайшее утвержденіе новаго устава Общества, разрѣшавшаго соединеніе ея съ Петергофскою желѣзною дорогою въ рукахъ Общества Балтійской желѣзной дороги, съ устройствомъ вѣтви отъ Гатчины къ Красному Селу и съ упраздненіемъ Общества Петергофской желѣзной дороги и когда вѣтвь эта въ декабрѣ 1872 года была открыта для движенія.

Хотя первоначальная концессія на Балтійскую желѣзную дорогу была дана безъ гарантіи, но согласно Высочайшему повелѣнію 6 марта 1869 г., Правительствомъ дарована на весь 85 лѣтній срокъ концессіи гарантія въ 3% на капиталъ въ 26.390.000 руб. мет. или 791.700 руб. мет. въ годъ. Впослѣдствіи, Высочайше утвержденнымъ 13 ноября 1870 г. уставомъ, усло-

віе это было измѣнено въ томъ смыслѣ, что Правительство лишь доплачиваетъ недостатки чистаго дохода противъ упомянутой суммы.

По уставу 1872 года Обществу предоставлялось на покрытіе стоимости Петергофской дороги, на сооруженіе участка Гатчина—Красное Село и на приспособленіе Петербургской станціи выпустить негарантированныя облигаціи на сумму 4.500.000 руб. мет. Условія гарантіи на акціи остались тѣ же.

Рѣшеніемъ вопросовъ о постройкѣ Курско-Кіевской и Курско-Харьково-Азовской желѣзныхъ дорогъ, въ связи съ постройкою распоряженіемъ Правительства дороги Московско-Курской и подряднымъ способомъ на средства казны Кіево-Одесской линіи, достигалась прежде намѣченная, какъ объяснено выше, цѣль соединенія Москвы рельсовымъ путемъ съ Азовскимъ и Чернымъ морями. Между тѣмъ уже велись работы по продолженію линіи отъ Балты до Кременчуга, на соединеніе котораго съ Харьковомъ оставалось построить только около 242 верстъ. При осуществленіи такого соединенія получалась вторая линія между Москвой и Одессой, а потому въ маѣ 1868 года Министръ Путей Сообщенія генералъ-лейтенантъ Мельниковъ всеподданнѣйше доложилъ Императору свои предположенія отложить постройку Харьково-Кременчугскаго участка и соотвѣтственныя средства обратить на постройку линіи отъ Харькова до Севастополя, признававшейся имъ болѣе важною.

Вслѣдствіе такого доклада Высочайше повелѣно было Комитету желѣзныхъ дорогъ, не стѣсняясь прежними рѣшеніями, вновь разсмотрѣть, въ виду измѣнившихся обстоятельствъ, вопросъ о значеніи Харьково-Кременчугской и Харьково-Севастопольской желѣзныхъ дорогъ.

Въ Комитетѣ приглашенный по Высочайшему повелѣнію въ засѣданіе 31 мая Новороссійскій и Бессарабскій Генералъ-Губернаторъ генералъ-адъютантъ Коцебу настаивалъ на полезности постройки дороги отъ Харькова чрезъ Полтаву до Кременчуга; мнѣнія же членовъ раздѣлились. Два члена Комитета, Мельниковъ и Министръ Государственныхъ Имуществъ Зеленой, полагали болѣе необходимымъ постройку линіи Харьковъ-Севастополь. Такое мнѣніе они мотивировали тѣмъ, что линія на Севастополь имѣетъ кромѣ военнаго и политическаго значенія еще и коммерческое, представляя кратчайшее сообщеніе плодородныхъ и населенныхъ мѣстностей Харьковской и Екатеринославской губерній съ лучшимъ Черноморскимъ портомъ, что она дастъ обратные грузы въ видѣ соли, винъ, фруктовъ и т. п., что на постройку ея уже имѣются два предложенія, принца Ольденбургскаго и генералъ-адъютанта Тотлебена, что соединеніе Москвы съ Одессою уже достигнуто чрезъ Кіевъ, что Харьковъ и восточные уѣзды этой губерніи имѣютъ естествен-

ное тяготѣніе къ Азовскимъ портамъ, что Полтава и прилегающая къ ней мѣстность достаточно обслужены Одесско-Кременчугской линіей и водянымъ Днѣпровскимъ путемъ.

Другіе 7 членовъ, не отрицая важнаго значенія Харьково-Севастопольской дороги, находили, что построеніе Харьково-Кременчугской линіи не должно быть откладываемо ради предположенія о Севастопольской, неимѣющей къ первой линіи никакого отношенія, и что Харьково-Кременчугская дорога, относительно которой имѣется въ виду частная Компанія, должна быть приведено въ исполненіе, не упуская благопріятнаго къ тому времени.

Государю Императору угодно было 12 іюля согласиться съ мнѣніемъ большинства.

Результатомъ послѣдовала Высочайше утвержденная 24 августа 1868 г. концессія гофмейстеру Абазѣ и тайному совѣтнику барону Унгернъ-Штернбергу, которою они обязывались образовать въ теченіе трехъ мѣсяцевъ акціонерное Общество Харьково-Кременчугской желѣзной дороги, приступить къ работамъ въ теченіе шести мѣсяцевъ и открыть движеніе до истеченія четырехъ лѣтъ. Капиталъ Общества опредѣлялся въ 14.300.000 руб. мет., изъ которыхъ $^1/_4$ негарантированными акціями и $^3/_4$ облигаціями, гарантированными 5% дохода и $^1/_{10}$% погашенія. (Впослѣдствіи, въ 1869 году, по ходатайству Правленія Общества, часть акцій была перечислена въ кредитную валюту и капиталъ былъ опредѣленъ въ 4.256.000 р. кр. и 10.725.000 руб. мет.) Постройка моста чрезъ Днѣпръ въ г. Кременчугѣ не поставлена въ обязанность по концессіи.

Дорога на участкѣ между Кременчугомъ и Полтавой была открыта въ августѣ 1870 г., а между Полтавой и Харьковомъ въ іюнѣ 1871 г.

Чтобы не возвращаться впослѣдствіи къ обстоятельствамъ постройки Харьково-Кременчугской дороги, замѣтимъ здѣсь, что такъ какъ дальнѣйшій участокъ линіи Харьковъ-Балта, а именно отъ Елизаветграда къ Кременчугу, строился только до Крюкова, расположеннаго противъ Кременчуга на другомъ берегу Днѣпра, то для непрерывности линіи оставалось построить путь между Кременчугомъ и Крюковымъ длиною 2,54 версты, съ мостомъ чрезъ Днѣпръ.

На постройку этого моста было два конкуррента—инженеръ Струве и Торговый домъ Гуана, изъ которыхъ первый исчислялъ стоимость въ 3.600.000 руб. кр., а второй въ 2.607.368 руб. Проектъ Гуана былъ признанъ недостаточно полнымъ и менѣе выгоднымъ, вслѣдствіе чего по Высочайше утвержденному 3 іюня 1870 г. докладу Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, устройство моста и соединительнаго пути между Кременчугомъ и Крюковымъ было предоставлено г. Струве за оптовую сумму 3.600.000 руб. кред. Мостъ этотъ и путь были окончены 25 марта 1872 г.,

съ каковаго времени и могло установиться непрерывное сообщеніе между Москвой и Одессой чрезъ Харьковъ.

Какъ видно изъ предъидущаго, Правительство уже давно придавало особое значеніе соединенію желѣзнодорожнымъ путемъ Москвы съ Саратовомъ, но послѣ несостоятельности общества Московско-Саратовской дороги, линія эта могла осуществиться только частью отдѣльными участками Москва—Рязань, Рязанъ—Козловъ и Козловъ—Тамбовъ. Недоставало продолженія отъ Тамбова къ Саратову.

Саратовское и Кирсановское земства, которымъ еще въ 1867 году Высочайше разрѣшено было произвести изысканія для этого участка и составить проекты и смѣты, вошли 17 мая 1868 года чрезъ своихъ уполномоченныхъ съ ходатайствомъ о концессіи, изъявляя готовность принять на себя гарантію 1% на весь потребный капиталъ, что составляло 5% на капиталъ, потребный для участка Тамбовъ — Кирсановъ и обязывались образовать акціонерное общество съ тѣмъ, чтобы $^1/_4$ капитала состояла изъ гарантированныхъ земствомъ акцій, а $^3/_4$ изъ облигацій, гарантированныхъ Правительствомъ.

Хотя предложеніе это одобрялось Министромъ Финансовъ, но вопросу суждено было вновь осложниться ходатайствами Пензенскаго и Симбирскаго земствъ, о продолженіи дороги отъ Моршанска до Самары, Оренбургскаго генералъ-губернатора—отъ Самары до Оренбурга и Борисоглѣбскаго земства на продолженіе своей Грязе-Борисоглѣбской дороги до Камышина, чрезъ что представлялись на выборъ три пункта примыканія къ Волгѣ въ Самарѣ, Саратовѣ и Камышинѣ, изъ которыхъ каждый пользовался своими достоинствами. Линія чрезъ Моршанскъ въ Самару и далѣе въ Оренбургъ, могла составить часть будущей линіи въ Среднюю Азію; линія же чрезъ Борисоглѣбскъ на Камышинъ сокращала сообщеніе Балтійскаго моря съ низовьемъ Волги и всѣхъ ближе подходила къ Эльтонскому озеру. По этимъ соображеніямъ Министръ Путей Сообщенія признавалъ линію на Саратовъ наименѣе выгодною и давалъ предпочтеніе линіи чрезъ Борисоглѣбскъ, съ чѣмъ согласился и Комитетъ Министровъ.

Видя неудачу своего ходатайства, Саратовское и Кирсановское земства, измѣнили свои условія и находили возможнымъ обойтись безъ всякихъ гарантій и пособій Правительства и построить дорогу отъ Тамбова до Саратова на собственныя средства. По разсмотрѣніи ихъ всеподданнѣйшаго прошенія въ этомъ смыслѣ, Комитетъ Министровъ согласно Высочайше утвержденному 24 мая 1868 г. положенію своему, поручилъ Министру Путей Сообщенія, истребовавъ отъ земскихъ уполномоченныхъ надлежащія свѣдѣнія, войти по

соглашенію съ Министромъ Финансовъ въ подробное разсмотрѣніе земскаго проекта какъ относительно дѣйствительности согласія земствъ и способовъ ихъ, такъ и относительно возможности осуществленія предпріятія на предположенныхъ основаніяхъ.

Изъ объясненій съ уполномоченными выяснилось, что земства Саратовское и Кирсановское считаетъ себя вправѣ, принимать на себя сказанную гарантію на основаніи Положенія о земскихъ учрежденіяхъ и примѣровъ допущенія гарантіи со стороны земствъ Борисоглѣбскаго, Тамбовскаго и Козловскаго, что въ настоящемъ дѣлѣ исчисленная для Саратовской губерніи гарантія составляетъ сумму 280.000 руб., которая, даже при полной бездоходности дороги, не превыситъ сбора отъ 8,56 коп. съ десятины земли въ 30 верстной полосѣ отъ желѣзной дороги, до 3,06 коп. съ десятины земли, расположенной далѣе 90 верстъ отъ желѣзной дороги, что, по мнѣнію земства, ничтожно сравнительно съ пользой ожидаемой отъ желѣзной дороги.

Хотя гарантія желѣзныхъ дорогъ земствами дѣйствительно была прежде уже три раза допущена, но по поводу даннаго случая, возбудился принципіальный вопросъ о правѣ земствъ по этому предмету и 25 іюня 1868 года, въ виду записки, внесенной Министромъ Финансовъ съ заключеніями Министра Внутреннихъ Дѣлъ и Главноуправляющаго 2 отдѣленіемъ Собственной Его Величества Канцеляріи, Комитетъ Министровъ вновь разсматривалъ вопросъ о Тамбово-Саратовской желѣзной дорогѣ.

При этомъ Комитетъ Министровъ находилъ, что къ вѣдомству земскихъ учрежденій относится устройство лишь тѣхъ путей, которые содержатся какъ повинность мѣстныхъ обывателей, а не устройство желѣзныхъ дорогъ, представляющихъ предпріятія коммерческія, соединенныя съ рискомъ, подвергать каковому членовъ земства безъ ихъ согласія нельзя; окончательное рѣшеніе по сему въ принципѣ Комитетъ Министровъ полагалъ отложить до внесенія Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ соотвѣтственнаго представленія, согласно Высочайше утвержденному 14 апрѣля положенію, и до того времени пріостановить выдачу концессій съ гарантіей земствъ; тѣмъ не менѣе, въ виду состоянія Тамбово-Саратовской желѣзной дороги на первой очереди и полученія удостовѣренія въ дѣйствительности согласія земствъ и способовъ ихъ къ осуществленію предпріятія, а равно, принимая въ соображеніе, что уполномоченные отъ земства уже успѣли войти въ сношеніе съ капиталистами и что представляющійся случай дастъ новыя данныя для разрѣшенія важнаго вопроса о возможности усиленнаго сооруженія желѣзныхъ дорогъ безъ Правительственной гарантіи, Комитетъ Министровъ полагалъ поднести проектъ концессіи на Тамбово-Саратовскую линію на Высочайшее благоусмотрѣніе.

На журналѣ Комитета Министровъ послѣдовала 6 іюля собственноручная Высочайшая резолюція.

«Нахожу полученное засвидѣтельствованіе отъ земскаго Комитета «недостаточнымъ и потому желаю, чтобы вопросъ о гарантіи земства «былъ обсужденъ въ экстренномъ земскомъ собраніи Саратовской губерніи».

Однако пока успѣло состояться это Высочайшее повелѣніе, земскій Комитетъ по устройству Тамбово-Саратовской желѣзной дороги уже заключилъ 21 іюня контрактъ съ братьями Гладиными, фонъ-Дезеномъ и Лукашевичемъ на постройку дороги, а контрагенты заподрядили рабочихъ, купили часть нужнаго лѣса и заказали шпалы.

Экстренное Саратовское Губернское Земское Собраніе, собранное на 5 августа, большинствомъ 41 голоса противъ 21 постановило ходатайствовать о возложеніи на Саратовское Земство части гарантіи на строительный капиталъ въ 7.573.326 руб. мет., потребный на сооруженіе участка отъ Тамбова до Кирсанова согласно основаніямъ, изложеннымъ въ проектѣ концессіи, въ размѣрѣ 260.000 руб. за исключеніемъ долей гарантіи въ 50 тысячъ руб., принятыхъ Кирсановскимъ земствомъ, и 75.000 р., принятыхъ Саратовскимъ городскимъ Обществомъ.

Обсуждая послѣ того снова данное дѣло, Комитетъ Министровъ уже не касался существа концессіи, а занялся лишь вопросомъ о гарантіи. При этомъ Комитетъ призналъ устраненными всякія сомнѣнія относительно компетентности Земскаго Собранія и обязательности постановленія сего послѣдняго для меньшинства, допущеніе же протестовъ со стороны отдѣльныхъ лицъ могущимъ подорвать коренныя начала положенія о земскихъ учрежденіяхъ, а потому, допуская въ будущемъ даже ходатайство земства о распространеніи гарантіи по раскладкѣ на государственныя и удѣльныя земли, полагалъ поручить Министру Путей Сообщенія по соглашенію съ Министромъ Финансовъ безотлагательно представить на утвержденіе проектъ концессіи на Тамбово-Саратовскую желѣзную дорогу.

Положеніе это Высочайше утверждено 10 октября 1868 г., а 17 октября Высочайше утверждена самая концессія.

По концессіи этой земства Саратовской губ. и Кирсановскаго уѣзда Тамбовской губ. совмѣстно съ Обществомъ г. Саратова, обязывались въ теченіе шести мѣсяцевъ образовать акціонерное Общество для сооруженія на свой счетъ желѣзной дороги отъ Тамбова до Саратова подъ наименованіемъ Общества Земской Тамбово-Саратовской желѣзной дороги, а также вѣтви въ Саратовѣ къ р. Волгѣ съ пристанью. Вся линія подраздѣлялась на три участка, первый отъ Тамбова протяженіемъ 110 верстъ, второй до г. Аткарска, протяженіемъ 147 верстъ, и третій протяженіемъ 83 вер., при чемъ первый учас-

токъ долженъ былъ быть открытъ для движенія чрезъ 2 года, а второй и третій въ теченіе $3^1/_2$ лѣтъ со дня открытія перваго.

Капиталъ Общества опредѣленъ въ 27.734.236 руб. мет. или по 81.571 р. мет. верста, образуемый выпусками акцій на сумму 7.573.326 руб. мет., гарантируемыхъ обѣими земствами и Обществомъ г. Саратова въ размѣрѣ 5% дохода и $^1/_{12}$% погашенія, и выпускомъ на остальную сумму не гарантированныхъ облигацій. Облигаціи однако подлежали выпуску только по окончаніи постройки перваго участка, который долженъ былъ строиться на акціонерный капиталъ.

Срокъ владѣнія дорогою опредѣлялся на 85 лѣтъ со времени открытія движенія по всей линіи.

Вся дорога открыта для движенія въ августѣ 1870 года, т. е. почти въ 3 раза скорѣй, чѣмъ то требовалось по концессіи.

Еще въ мартѣ 1867 года Земства Московской и Смоленской губерній вмѣстѣ съ Московскимъ дворянствомъ и Московскою Городскою Думою ходатайствовали о выдачѣ Земствамъ обѣихъ губерній концессіи на постройку желѣзной дороги отъ Москвы до Смоленска, но, какъ сказано выше, ходатайство это было отклонено Высочайше утвержденнымъ 7 іюня 1867 года положеніемъ Комитета желѣзныхъ дорогъ отъ 26 мая, съ объявленіемъ, что концессія на эту дорогу можетъ быть дана, когда представится возможность сооруженія всей линіи отъ Москвы до Бреста.

Между прочимъ, производство изысканій между Москвою и Смоленскомъ было предоставлено Смоленскому Земству, изысканія же между Смоленскомъ и Брестомъ производились Правительствомъ по ходатайству Намѣстника Царства Польскаго графа Берга еще въ 1866 г.

Возможность сооруженія всей линіи, однако, еще не представилась, когда, по случаю неурожая 1867 года, Правительствомъ признано было необходимымъ для доставленія заработковъ нуждающемуся населенію Смоленской губерніи открыть работы по сооруженію Московско-Смоленской желѣзной дороги, не выжидая утвержденія на нее концессіи. Необходимыя для этихъ работъ суммы были отпущены Правительствомъ въ распоряженіе Земства.

Между тѣмъ Московское и Смоленское Земства снова вошли съ ходатайствомъ о выдачѣ имъ концессіи совмѣстно съ Генералъ-Адъютантомъ княземъ Барятинскимъ и рижскимъ негоціантомъ Шепелеромъ, обязываясь образовать общество съ капиталомъ 26.146.000 руб. мет., что при длинѣ дороги въ 396 вер. составляло 63.500 руб. мет. на версту. При этомъ $^1/_3$ капитала предполагалось образовать акціями и $^2/_3$ облигаціями съ гарантіей послѣднихъ Правительствомъ въ размѣрѣ 5% дохода и $^1/_2$% погашенія.

Въ виду поступившихъ и отъ другихъ лицъ ходатайствъ о концессіи на ту же дорогу, Министрами Финансовъ (Рейтернъ) и Путей Сообщенія (Мельниковъ) была составлена и внесена въ Комитетъ Министровъ нормальная концессія. Комитетъ Министровъ полагалъ концессію утвердить и согласно Высочайше утвержденнымъ 18 октября правиламъ о выдачѣ концессій и о допущеніи соискателей (о правилахъ этихъ будетъ сказано далѣе) предоставить Министру Финансовъ вызвать конкуренцію. На журналѣ послѣдовала 28 ноября Высочайшая резолюція: «**Исполнить**».

Во исполненіе сего, съ Высочайшаго соизволенія отъ 29 ноября, были приглашены на конкуренцію:

1) Представители Земствъ Московской и Смоленской губерній дѣйств. стат. сов. Сергѣй Ивановъ и Статсъ-Секретарь князь Николай Мещерскій.

2) Торговый домъ Шепелеръ въ Ригѣ и банкирскій домъ братья Зульцбахъ во Франкфуртѣ на Майнѣ.

3) Потомств. поч. гражданинъ Иванъ Варгунинъ и поручикъ Сергѣй Гирстнинъ.

4) Московской 1 гильдіи купцы Тимофей Морозовъ, Косьма Солдатенковъ, Александръ Мамонтовъ и К°.

5) Купцы 1 гильдіи: С.-Петербургскій Егоръ Брандтъ и Московскій Петръ Губонинъ.

6) Дѣйст. стат. сов. баронъ Александръ Фитингофъ и Дмитрій Шиповъ и штабсъ-капитанъ Александръ Пороховщиковъ.

Соискателямъ было предложено представить запечатанные конверты съ ихъ цѣнами не позже 6 декабря 1868 года, что и было исполнено.

Между тѣмъ еще ранѣе представители обоихъ Земствъ повергли на Высочайшее благоусмотрѣніе ходатайство о дарованіи Земствамъ концессіи совмѣстно съ банкиромъ Шепелеромъ и Зульцбахъ, каковое ходатайство повелѣно было имѣть въ виду.

На этой конкуренціи низшею оказалась цѣна 53.290 руб. мет. за версту, заявленная торговымъ домомъ Шепелеръ въ лицѣ потом. гражданина Александра Шепелера и банкирами братья Зульцбахъ, которымъ Министръ Финансовъ и Путей Сообщенія въ своемъ представленіи въ Комитетъ Министровъ и полагали выдать концессію. Представленіе это было уважено Комитетомъ Министровъ по особому журналу 10 декабря 1868 года и концессія за упомянутыми фирмами была Высочайше утверждена 15 декабря.

Концессіей этой учредители обязывались составить въ теченіе трехъ мѣсяцевъ акціонерное Общество Московско-Смоленской желѣзной дороги, которое должно было возмѣстить Правительству отпущенныя земствамъ на работы суммы, приступить къ работамъ въ теченіе шести мѣсяцевъ и открыть движеніе по

всей линіи, протяженіемъ 390 верстъ, съ соединительной вѣтвью къ Николаевскому вокзалу, длиной 6 верстъ, не позже какъ чрезъ три года.

Срокъ владѣнія дорогою опредѣлялся въ 81 годъ со времени открытія движенія.

Строительный капиталъ былъ исчисленъ въ 21.156.130 руб. мет. или около 53.290 руб. мет. верста, изъ коихъ $^{1}/_{4}$ въ негарантированныхъ акціяхъ и $^{3}/_{4}$ въ облигаціяхъ съ правительственною гарантіею $5^{0}/_{0}$ дохода и $^{1}/_{10}{}^{0}/_{0}$ погашенія.

Дорога была открыта для движенія въ сентябрѣ 1870 г.

Вопросъ о продолженіе ея до Бреста, хотя и продолжалъ озабочивать Правительство, былъ рѣшенъ только въ 1870 году. Объ обстоятельствахъ, предшествовавшихъ этому рѣшенію, будетъ изложено далѣе въ своемъ мѣстѣ.

Послѣднею концессіею, данною въ 1868 году, была Высочайше утвержденная 20 декабря концессія стат. сов. князю Петру Трубецкому на желѣзную дорогу, протяженіемъ около 30 верстъ, отъ Осташковской станціи Николаевской желѣзной дороги до г. Торжка подъ наименованіемъ Новоторжской желѣзной дороги.

Съ ходатайствомъ о концессіи на эту дорогу князь Трубецкой обратился въ августѣ 1868 г., разсчитывая строить ее безъ правительственной гарантіи и опредѣляя капиталъ въ 1.350.000 руб. мет. или по 45.000 руб. мет. верста.

При этомъ онъ испрашивалъ право безпошлиннаго полученія изъ-за границы матеріаловъ и предметовъ, необходимыхъ для постройки и эксплоатаціи, а равно права владѣнія дорогою въ теченіе 85 лѣтъ и обязывался по утвержденіи концессіи внести залогъ въ 20 тысячъ рублей.

Условія эти были нѣсколько видоизмѣнены Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ по соглашенію съ княземъ Трубецкимъ, но затѣмъ въ Комитетѣ Министровъ были радикально передѣланы, примѣняясь къ условіямъ Концессіи на Московско-Смоленскую желѣзную дорогу.

Отъ учредителя былъ потребованъ залогъ въ 67.000 руб. и кромѣ того $20^{0}/_{0}$ съ нарицательнаго акціонернаго капитала, срокъ владѣнія сокращенъ до 81 года и предполагалось обязательство принять отъ Правительства $^{1}/_{3}$ всего количества рельсовъ, паровозовъ и товарныхъ вагоновъ, необходимыхъ для устройства дороги, по назначенной цѣнѣ, а остальное пріобрѣсти въ Россіи.

На залогъ въ 67.000 руб. и на сокращеніе срока владѣнія учредитель согласился, остальныя же условія признавалъ на столько обременительными, что, въ случаѣ ихъ удержанія, считалъ себя вынужденнымъ вовсе отъ предпріятія отказаться.

Доводы князя Трубецкаго были приняты во вниманіе и въ журналѣ Комитета Министровъ было постановлено, что, хотя, въ виду многостороннихъ соображеній, которыя руководили Комитетомъ при опредѣленіи нормальныхъ условій концессіи на Московско-Смоленскую жел. дорогу, нельзя не желать примѣненія ихъ и къ Новоторжской, но, принимая во вниманіе, что условія эти не были въ виду учредителя Общества Новоторжской дороги, при предварительныхъ его по сему предпріятію дѣйствіяхъ, равно, что возложеніе на учреждаемое Общество обязательныхъ внутри Имперіи заказовъ части рельсовъ и подвижнаго состава замедлило бы только устройство дороги, Комитетъ полагаетъ возможнымъ, исключительно лишь для настоящаго случая и въ видахъ поощренія перваго примѣра устройства дешевой, безъ правительственной гарантіи, желѣзной дороги, допустить безпошлинный ввозъ необходимыхъ для первоначальнаго устройства ея рельсовъ и подвижного состава, а въ прочихъ затѣмъ частяхъ подчинить испрашиваемую концессію, въ возможной мѣрѣ, условіямъ Московско-Смоленской жел. дор.

При этомъ, такъ какъ нѣкоторые, кромѣ рельсовъ и подвижного состава, предметы, выписываемые доселѣ большею частью изъ-за границы, должны подлежать дѣйствію вновь утвержденнаго тарифа, то на покрытіе сего дополнительнаго расхода Комитетъ полагалъ увеличить поверстную стоимость Новоторжской жел. дороги на 1.000 руб. т. е. опредѣлить ее въ 46.000 р. мет.

Въ такомъ видѣ проектъ концессіи и былъ Высочайше утвержденъ. Капиталъ Общества подлежалъ образованію только выпускомъ акцій.

Вся линія назначалась къ открытію движенія не позже, какъ чрезъ 18 мѣсяцевъ. Въ дѣйствительности была открыта въ іюнѣ 1870 г.

Кромѣ разныхъ ходатайствъ о постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ, осуществленныхъ въ 1868 году дарованными концессіями, въ томъ же году были разсматриваемы и другія, осуществленія не получившія, изъ которыхъ отмѣтимъ слѣдующія:

Въ засѣданіи 12 марта Комитетомъ Министровъ разсматривалось внесенное, по Высочайшему повелѣнію, Министромъ Путей Сообщенія новое предложеніе иностранныхъ инженеровъ Куртина и Легетра о разрѣшеніи имъ производства изысканій и составленія проекта постройки желѣзнодорожной линіи чрезъ Россію, Персію и Афганистанъ въ Индію на соединеніе съ Остъ-Индской желѣзной дорогой.

Предложеніе это было разсмотрѣно въ присутствіи нашего чрезвычайнаго посла въ Константинополѣ генералъ-адъютанта графа Игнатьева 2-го, причемъ Комитетъ, находя, что ассигнованіе инженерамъ Куртину и Легетру

437.371 рубля на изысканія, при очевидной неосуществимости самого проекта, составитъ лишь безполезный расходъ для Государства, полагалъ предложеніе это отклонить.

Журналъ Высочайше утвержденъ 22 марта.

---

10 марта Лифляндскій, Эстляндскій и Курляндскій генералъ губернаторъ генералъ-адъютантъ Альбединскій представилъ Императору всеподданнѣйшую записку о постройкѣ Рижско-Виндавской желелѣзной дор. и учрежденіи военнаго порта въ Виндавѣ. Записку эту Высочайше повелѣно было разсмотрѣть въ Комитетѣ Министровъ въ присутствіи генералъ-адъютанта Альбединскаго.

Журналомъ Комитета по сему предмету 23 апрѣля представленныя свѣдѣнія и данныя были признаны недостаточными и было предложено подлежащимъ Министрамъ озаботиться ихъ дополненіемъ.

Журналъ Высочайше утвержденъ 3 мая.

---

14 ноября Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, по Высочайшему повелѣнію, разсматривалъ предложенія: прусскихъ подданныхъ Воке и Бернгарда о предоставленіи имъ, безъ гарантіи Правительства, постройки желѣзной дороги отъ г. Лодзи до Прусской границы, на протяженіи 292 вер., по 75.337 руб. мет. за версту и князя барона Курляндскаго о предоставленіи ему концессіи, съ гарантіей Правительства, на постройку желѣзной дороги отъ г. Лодзи черезъ Шаденъ и Калишъ до Острова на Прусской границѣ, протяженіемъ 100 верстъ по 67.000 р. мет. за версту.

Оба предложенія были Комитетомъ отклонены.

Въ томъ же засѣданіи было заслушано предложеніе графа Сигизмунда Велепольскаго о дарованіи ему концессіи на постройку желѣзной дороги отъ Петрокова на Варшавско-Вѣнской желѣзной дор. до Островца, на протяженіи 144 верстъ по 72.000 руб. мет. за версту и съ гарантіей Правительствомъ 5% дохода и $^1/_{10}$% погашенія.

Комитетъ, находя, что предположенная графомъ Велепольскимъ дорога имѣетъ мѣстное, а не государственное значеніе, предложеніе это отклонилъ.

Журналъ комитета Высочайше утвержденъ 19 ноября.

Однимъ изъ крупнѣйшихъ актовъ желѣзнодорожной политики 1868 года слѣдуетъ признать объявленное Министромъ Финансовъ Правительствующему

Сенату 14 іюня Высочайшее повелѣніе отъ 8 іюня о передачѣ казенной Николаевской желѣзной дороги Главному Обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Выше было сказано, что еще въ 1860 году, когда разсматривался возбужденный Главнымъ Обществомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ вопросъ, или о предоставленіи ему разныхъ новыхъ льготъ и въ томъ числѣ о передачѣ ему Николаевской желѣзной дороги, или о снятіи съ него обязательствъ относительно линій Московско-Ѳеодосійской и Либавской, Министерство Финансовъ, во главѣ котораго стоялъ въ то время А. Княжевичъ, находило такую передачу весьма желательной и даже необходимой.

Вопросъ объ отчужденіи Николаевской желѣзной дор. въ частныя руки на 85 лѣтъ, былъ вновь возбужденъ 3 февраля 1867 г. Министромъ Финансовъ статсъ-секретаремъ Рейтерномъ, разсчитывавшимъ изъ вырученной суммы образовать особый желѣзнодорожный фондъ съ цѣлью распространенія желѣзныхъ дорогъ. По мнѣнію статсъ-секретаря Рейтерна, казенныя желѣзныя дороги не должны были оставаться постояннымъ государственнымъ имуществомъ, а напротивъ, переходя въ извѣстное время въ частныя руки, должны были доставлять собой новыя средства для дальнѣйшихъ сооруженій сѣти.

Въ пользу такого отчужденія были приводимы слѣдующіе доводы:

1) Быстрое развитіе движенія по Николаевской желѣзной дорогѣ, увеличившее валовой доходъ ея до 20 тысячъ руб. съ версты и поставившее ее второю по доходности среди Европейскихъ желѣзныхъ дорогъ (первою считалась дорога изъ Парижа къ Средиземному морю).

2) Сумма, вырученная отъ продажи Николаевской желѣзной дор., вмѣстѣ съ суммами послѣдняго Англо-Голландскаго займа, обезпечила бы на три-четыре года значительные заграничные платежи, доходившіе въ то время до 40 мил. руб., а между тѣмъ, съ окончаніемъ главнѣйшихъ начатыхъ линій, съ оживленіемъ промышленности и усиленіемъ отпуска нашихъ произведеній уменьшились бы затрудненія Правительства къ производству этихъ платежей.

3) Несомнѣнное дальнѣйшее увеличеніе доходности Николаевской желѣзной дороги соблазнительное для иностранныхъ капиталистовъ, весьма скоро приведетъ къ измѣненію невыгоднаго понятія въ Европѣ о доходности русскихъ желѣзныхъ дорогъ и не замедлитъ воздѣйствовать на привлеченіе къ нимъ иностранныхъ капиталовъ.

4) Отчужденіе Николаевской желѣзной дороги, по незначительности поступающаго отъ нея въ Государственное Казначейство чистаго дохода, выгоднѣй въ финансовомъ отношеніи всякаго заграничнаго займа.

5) Безразличность казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ по отношенію къ удовлетворенію государственныхъ потребностей.

Доводы эти встрѣтили возраженія со стороны Министра Путей Сообщенія генералъ-лейтенанта Мельникова, который указывалъ на несвоевременность предполагаемой Министромъ Финансовъ мѣры, въ виду того, что при сравнительно небольшой затратѣ на развитіе путей, смѣну рельсовъ и увеличеніе подвижнаго состава,—затратѣ, не превышающей 14 милл. руб. — чистый доходъ дороги, не далѣе какъ черезъ 4 года можетъ быть доведенъ до 8 мил. руб. и что къ такой крайней мѣрѣ можно было бы прибѣгнуть лишь, когда оставался бы выборъ между продажей Николаевской желѣзной дороги и прекращеніемъ всѣхъ работъ, начатыхъ средствами Правительства. При этомъ генералъ-лейтенантъ Мельниковъ предложилъ вопросъ о томъ, не представляется ли возможнымъ замѣнить такую мѣру займомъ подъ залогъ доходовъ Николаевской желѣзной дороги или продажей дорогъ, строющихся на югѣ.

При разсмотрѣніи дѣла 4 марта 1867 года Министръ Финансовъ представилъ дополнительныя соображенія въ пользу необходимости безотлагательнаго отчужденія Николаевской желѣзной дороги, заключавшіяся въ томъ, что хотя положеніе главныхъ денежныхъ рынковъ въ Западной Европѣ и благопріятно для внѣшнихъ займовъ, но въ виду условій послѣдняго Англо-Голландскаго займа Правительство не вправѣ дѣлать новый заемъ до 15 августа 1867 года. Заявляя о неимѣніи средствъ даже для окончанія работъ, предположенныхъ по смѣтѣ 1867 года, Министръ Финансовъ расчитывалъ отчужденіемъ Николаевской желѣзной дороги получить деньги ранѣе 15 августа и опасался, что благопріятное положеніе денежныхъ рынковъ можетъ къ осени измѣниться.

Въ результатѣ всего этого продажа Николаевской желѣзной дороги была въ принципѣ рѣшена и, кромѣ начатія переговоровъ съ Совѣтомъ Управленія Главнаго Общества, былъ въ первыхъ числахъ мая командированъ въ Парижъ и Лондонъ членъ Совѣта Министра Финансовъ А. А. Абаза, въ инструкціи которому было, между прочимъ, сказано: «Николаевская желѣзная дорога можетъ быть уступлена на 85 лѣтъ или Главному Обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ или особой компаніи. Первое, по многимъ уваженіямъ, желательно, но какъ Главное Общество, само по себѣ, не имѣетъ финансоваго значенія и какъ необходимый на уплату за дорогу капиталъ, оно, вѣроятно, пожелаетъ пріобрѣсти посредствомъ выпуска облигацій, то Правительство могло бы уступить Николаевскую желѣзную дорогу Главному Обществу только въ такомъ случаѣ, если бы послѣднее обезпечило себѣ поддержку значительныхъ финансовыхъ силъ, которыя приняли бы на себя размѣщеніе облигацій; при чемъ желательно, чтобы эти лица приняли на себя нѣкоторую часть первоначальныхъ взносовъ. Облигаціямъ этимъ можетъ быть дарована прямая Правительственная гарантія со дня выпуска».

Послѣдствіемъ переговоровъ г. Абазы въ Парижѣ и Лондонѣ явился, однако, проектъ не условій продажи Николаевской желѣзной дороги, а договора о Государственномъ займѣ въ видѣ выпуска русскимъ Правительствомъ облигацій Николаевской желѣзной дороги. Главныя условія этого займа состояли въ слѣдующемъ: номинальная его сумма опредѣлялась въ 75 мил. руб. мет., приносящихъ 4% дохода; подписная сумма опредѣлялась въ $61^1/_2$%, а за исключеніемъ банкирскихъ и другихъ расходовъ Правительству оставалось получить $58^3/_4$% чистыми деньгами при обязательствѣ погасить свой долгъ по номинальной цѣнѣ тиражами въ теченіе 84 лѣтъ. По этому разсчету проценты, платимые Правительствомъ, составляли 6,77 съ уплатою при погашеніи преміи въ $41^1/_4$%. Оплата облигацій назначалась съ сентября 1867 года, уплата же процентовъ по нимъ должна была считаться съ 19 апрѣля того же года.

Возможно, что при обстоятельствахъ и съ точки зрѣнія тогдашняго времени подобныя условія казались вполнѣ естественными, но по настоящимъ понятіямъ онѣ, вѣроятно, многимъ должны казаться чрезмѣрно льготными.

Нельзя не обратить вниманія въ этомъ дѣлѣ также на то обстоятельство, что упорное нежеланіе Министра Финансовъ прибѣгнуть къ внѣшнему займу взамѣнъ продажи Николаевской желѣзной дороги—нежеланіе, мотивированное невозможностью получить деньги посредствомъ займа ранѣе 15 августа, выразилось въ концѣ концовъ займомъ въ видѣ выпуска облигацій Николаевской желѣзной дороги и при условіи начала поступленія денегъ съ сентября, что объяснялось уже сравнительно большей потерей времени на продажу дороги, чѣмъ на заемъ.

По разсмотрѣніи дѣла въ особомъ Комитетѣ, послѣдовалъ 18 іюля 1867 г. именной Высочайшій указъ Министру Финансовъ, которымъ повелѣвалось выпустить 600.000 облигацій на нарицательную сумму 75.000.000 р. мет. при вышеобъясненныхъ условіяхъ и, кромѣ того, устанавливалось, что, въ случаѣ продажи Николаевской желѣзной дороги, уплата интересовъ и погашенія по симъ облигаціямъ можетъ быть возложена на Общество, которое пріобрѣтетъ эту линію, но это ни въ чемъ не должно ослаблять обязанности Государственнаго Казначейства относительно цѣлости интересовъ и погашенія сихъ облигацій.

Послѣдній пунктъ придавалъ займу значеніе чисто Государственное и, повидимому, долженъ былъ бы указать на совершенное излишество оговорки о правѣ Правительства на продажу Николаевской желѣзной дороги, введенной въ условія новаго займа, такъ какъ такая оговорка никакого значенія для владѣльцевъ облигацій имѣть не могла.

Какъ бы то ни было, но желательныя Министромъ Финансовъ денежныя средства были получены и, казалось бы, оставалось только ассигновать 14 милл. на настоятельно необходимое усиленіе Николаевской желѣзной дороги, совершенно неудовлетворявшей въ то время развившемуся движенію и вызывавшей крайнія неудовольствія со стороны публики и грузоотправителей, неудовольствія, которыя не только отражались на Министерствѣ Путей Сообщенія, но вообще дискредитировали въ обществѣ цѣлесообразность казенной эксплоатаціи. Между тѣмъ, принципіальное рѣшеніе о продажѣ Николаевской желѣзной дороги продолжало оставаться въ силѣ и всѣ ходатайства Министерства Путей Сообщенія объ усиленіи дороги отклонялись до совершенія означенной продажи, кромѣ разрѣшенія постройки 10 паровозовъ.

Переговоры съ Главнымъ Обществомъ о продажѣ были возобновлены Министерствомъ Финансовъ тотчасъ по заключеніи займа, при чемъ, предъявляя Обществу условія продажи, Министерство Финансовъ заявляло, что въ случаѣ осуществленія комбинаціи, «Правительство должно бы принять на себя всю кредитную операцію, такъ какъ Главное Общество, нуждаясь еще въ правительственной гарантіи и не имѣя запасного капитала, не представляетъ само по себѣ достаточнаго финансоваго значенія для столь обширной операціи».

Въ теченіе ноября и декабря 1867 года въ Министерство Финансовъ поступили предложенія и отъ другихъ соискателей на покупку дороги, изъ коихъ серьезными могли считаться трое: Уайненсъ и К°., Поляковъ и К° и Товарищество московскихъ капиталистовъ.

Уайненсъ и К° обязывались составить Общество съ капиталомъ въ 13½ милл. руб. мет. долженствующихъ идти на приведеніе дороги въ надлежащее состояніе. Общество это обязывалось платить по выпущеннымъ облигаціямъ Николаевской желѣзной дороги 3.115.540 руб. мет. процентовъ и погашенія и, сверхъ того, вносить процентовъ и погашенія на новый выпускъ облигацій 2.077.026 руб. мет., по которому гарантировало Правительству 30 милл. руб. мет. капитальной суммы. Правительство, съ своей стороны, должно было обязаться гарантировать Обществу чистый доходъ съ дороги въ 6 мил. руб. мет. на уплату процентовъ по акціямъ и облигаціямъ обоихъ выпусковъ. Въ теченіе первыхъ 15 лѣтъ весь избытокъ дохода противъ гарантированнаго идетъ въ пользу Общества и затѣмъ 60% этого избытка идутъ въ пользу Правительства. Вмѣстѣ съ тѣмъ г. Уайненсъ отказывался отъ неустойки по уничтоженію контракта на ремонтъ подвижнаго состава — неустойки, которая впослѣдствіи ему была уплачена въ суммѣ 5½ милл. руб.

С. С. Поляковъ въ компаніи съ генералъ-адъютантомъ графомъ Лева-

шовымъ и дѣйствительнымъ статскимъ совѣтникомъ княземъ Львомъ Гагаринымъ, Сомовымъ и Рябининымъ предполагали образовать Общество съ капиталомъ въ 32 милл. руб. съ гарантіей Правительства въ 5% дохода и $^1/_{10}$% погашенія. Они ходатайствовали о передачѣ дороги этому Обществу на 84 года, въ теченіе которыхъ Общество обязывалось уплачивать Правительству: 1) 3.115.540 руб. мет. процентовъ и погашенія по Николаевскимъ облигаціямъ; 2) 5% и $^1/_{10}$% погашенія на вторую серію облигацій по номинальной цѣнѣ на 48 мил. руб. мет., что составило бы 2.448.000 р. мет. 3) сумму гарантированнаго дохода по акціямъ или 1.632.000 руб., всего 7.195.540 руб. мет.

Сверхъ того, изъ суммъ акціонернаго капитала Общество обязывалось, въ теченіе одного мѣсяца со дня выпуска акцій, уплатить Правительству наличными деньгами 5 милл. руб. и акціями общества 2 милл. руб. предоставляло Правительству, за покрытіемъ всѣхъ обязательныхъ платежей, третью часть избытка доходовъ и затѣмъ принимало на себя какъ приведеніе дороги въ надлежащее устройство, такъ и расторженіе контракта съ г. Уайненсомъ.

Товарищество Московскихъ капиталистовъ обязывалось уплачивать ежегодно на проценты и погашеніе по облигаціямъ, какъ прежде выпущеннымъ, такъ и имѣющимъ быть выпущенными, по приведеніи дороги въ порядокъ, 7.500.000 руб. кред., внося въ счетъ этой суммы 50% валового дохода въ сроки, Правительствомъ назначенные. Если лежащіе на Товариществѣ платежи будутъ пополнены этими взносами до окончанія года, то весь валовой доходъ поступаетъ въ пользу Товарищества, въ случаѣ же не остатка Товарищество пополняетъ его собственнымъ капиталомъ, обезпеченнымъ залогомъ. По истеченіи 10 лѣтъ, излишекъ, могущій оказаться за покрытіемъ расходовъ эксплоатаціи и уплатою $7^1/_2$ мил. руб. обязательныхъ платежей, распредѣляется на три части: 40% въ пользу Правительства, 40% въ пользу Товарищества, а 20% въ запасный капиталъ.

Всѣ необходимыя исправленія дороги и увеличеніе ея подвижнаго состава, по соглашенію съ Министерствомъ Путей Сообщенія, а также половину издержекъ, нужныхъ для расторженія контракта съ г. Уайненсомъ, Товарищество принимало на себя и нужный для сего капиталъ въ 15 мил. руб. обязывалось собрать безъ гарантіи.

Всѣ эти три предложенія признавались Министерствомъ Финансовъ невыгодными и предпочтеніе давалось Главному Обществу, которому со стороны сего Министерства и были предложены слѣдующія условія:

1) Николаевская дорога уступается Главному Обществу на 84 года, т. е. по 1 января 1952 г., когда истекаетъ срокъ концессіи на остальныя дороги Общества.

2) Общество принимаетъ на себя уплату процентовъ и погашенія по вновь выпущеннымъ облигаціямъ Николаевской желѣзной дороги въ суммѣ 3.115.540 руб. ежегодно, въ теченіе 84 лѣтъ.

3) Общество обязывается передать въ распоряженіе Правительства новый выпускъ своихъ облигацій, коихъ форма, размѣры процентовъ и время выпуска будутъ зависѣть отъ усмотрѣнія Правительства. О размѣрѣ ежегодной суммы обязательныхъ для Общества платежей въ продолженіе 84 лѣтъ на металлическіе проценты и погашеніе этихъ новыхъ облигацій Министерство Финансовъ будетъ ожидать предложеній отъ Совѣта.

4) Правительство передаетъ Обществу, по мѣрѣ надобности, опредѣленную соглашеніемъ сумму на капитальныя исправленія дороги, устройство станцій и усиленіе подвижного состава, причемъ должны быть представлены на утвержденіе Правительства смѣты вышеозначенныхъ расходовъ, съ отнесеніемъ ихъ на 1868 и 1869 годы по равнымъ частямъ.

5) Общество принимаетъ на себя всѣ права и обязанности Правительства по контракту Уайненса. Въ случаѣ, если послѣдуетъ соглашеніе прекратить силу контракта до истеченія срока, съ уплатой контрагенту опредѣленной суммы, то подобная сдѣлка должна быть представлена на утвержденіе Правительства и потребный на сей предметъ расходъ будетъ произведенъ казною въ видѣ извѣстной суммы вознагражденія за каждый годъ, остающійся по контракту. Вся сумма этого вознагражденія за остающіеся годы не должна превышать трехъ мил. рублей.

6) Изъ чистаго дохода Николаевской желѣзной дорогѣ прежде всего уплачиваются проценты и погашеніе по всѣмъ выпущеннымъ облигаціямъ на основаніи 2 и 3 пунктовъ. Когда же чистый доходъ превзойдетъ потребную на этотъ предметъ сумму, то остатокъ присоединяется къ чистому доходу Варшавской и Нижегородской линій. Когда чистый доходъ по всѣмъ тремъ линіямъ въ совокупности превзойдетъ сумму всѣхъ гарантированныхъ платежей по акціямъ и облигаціямъ, то излишекъ распредѣляется на основаніи § 51 Устава Общества, а именно: одна половина его поступаетъ въ казну въ возмѣщеніе долговъ Общества Правительству, изъ второй же половины, за отчисленіемъ 5% въ запасный капиталъ, 90% идутъ въ дивидендъ по акціямъ, 6% въ пользу учредителей, 2% въ пользу членовъ Совѣта и 2% въ пользу служащихъ.

7) Дарованная Правительствомъ гарантія акціямъ и прежнимъ облигаціямъ Главнаго Общества остается въ полной силѣ; если бы чистаго годоваго дохода Николаевской желѣзной дороги не доставало на удовлетвореніе процентовъ и погашенія по новымъ облигаціямъ, то недостающую сумму Правительство дополняетъ отъ себя.

Совѣтъ Управленія Главнаго Общества, которое еще въ 1860 году ходатайствовало объ уступкѣ ему Николаевской желѣзной дороги, не замедлилъ согласиться на всѣ эти предложенія, отвѣтивъ на пунктъ третій указаніемъ суммы не свыше 6 мил. руб. мет., но при этомъ просилъ, чтобы переговоры о расторженіи контракта съ Уайненсомъ были ведены Правительствомъ и чтобы, въ случаѣ недостатка доходовъ Николаевской желѣзной дороги на уплату процентовъ и погашенія по двумъ выпускамъ облигацій, уже сдѣланному и предстоящему, доплата изъ казны не была причисляема къ долгамъ Общества.

Выработка и предложеніе этихъ условій Главному Обществу, а равно самое веденіе переговоровъ съ нимъ по этому предмету со стороны Министра Финансовъ происходили безъ всякаго участія и вѣдома Министра Путей Сообщенія и дѣло получило формальное движеніе, когда, по выслушаніи въ засѣданіи Совѣта Министровъ 21 декабря 1867 г. всеподданнѣйшаго доклада Министра Финансовъ по поступившимъ въ Министерство предложеніямъ о покупкѣ Николаевской желѣзной дороги и всестороннихъ сужденій членовъ, Императору угодно было Высочайше повелѣть: «Не предрѣшая въ настоящее «время ни финансовыхъ условій передачи Николаевской желѣзной дороги въ «частныя руки, ни вопроса о томъ, кому именно она должна быть уступлена, «возложить на обязанность Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ соста«вить, по соглашеніи, въ чемъ слѣдуетъ, съ Министрами Военнымъ и Юстиціи «подробныя условія передачи дороги относительно тарифа, сдачи дороги и иму«щества, порядка управленія оной и вообще всѣхъ тѣхъ условій, которыя «должны быть требуемы отъ частной компаніи при передачѣ оной Николаев«ской желѣзной дороги; составленныя такимъ образомъ условія разсмотрѣть въ «особомъ Комитетѣ изъ поименованныхъ Министровъ (Д. Милютинъ, П. Мель«никовъ, М. Рейтернъ и графъ К. Паленъ) подъ предсѣдательствомъ ген.-адъют. «графа Строгонова 1-го и поднести чрезъ Комитетъ Министровъ на Высо«чайшее Его Императорскаго Величества благоусмотрѣніе».

Въ докладѣ своемъ Статсъ-Секретарь Рейтернъ отдавалъ предпочтеніе Главному Обществу на томъ преимущественно основаніи, что, по его мнѣнію, 1) представлялось выгоднымъ соединить въ одномъ Обществѣ 2.200 верстъ желѣзныхъ дорогъ, составляющихъ одну непрерывную линію отъ Петербурга до Нижняго-Новгорода; 2) новому выпуску облигацій Главнаго Общества будутъ служить обезпеченіемъ не одна Николаевская дорога, а всѣ три въ совокупности, и 3) Главное Общество, имѣя значительный акціонерный капиталъ (75 мил. акцій на 37 мил. облигацій), можетъ, независимо отъ перевода на себя долга по Николаевскимъ облигаціямъ, выпустить еще свои собственныя, не нарушая общепринятаго Правительствомъ соотношенія акцій къ облигаціямъ.

Со всѣмъ этимъ Министръ Путей Сообщенія ген.-лейт. Мельниковъ не нашелъ возможнымъ согласиться.

По 1-му пункту онъ напомнилъ, что еще въ 1860 году, при разсмотрѣніи того же вопроса о продажѣ Николаевской желѣзной дороги Главному Обществу, въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ, большинствомъ 6 голосовъ противъ 3-хъ, постановлено было предложеніе Главнаго Общества отклонить:

«Опасаясь главнѣйше монополіи въ дѣлѣ торговли и промышленности «такого Общества, которое, владѣя уже главными артеріями желѣзныхъ дорогъ, «присоединило бы еще дорогу, соединяющую обѣ столицы и представляющую, «такъ сказать, главу всѣхъ внутреннихъ сухопутныхъ сообщеній центральной и восточной полосъ Россіи». Большинство это выражало тѣмъ большее опасеніе, что въ данномъ случаѣ «монополія эта передавалась вмѣстѣ съ «главною артеріею Русскихъ путей сообщенія въ руки компаніи, руководи«мой иностранными капиталистами».

По 2-му пункту ген.-лейт. Мельниковъ находилъ, что такъ какъ линіи Главнаго Общества требуютъ ежегодной приплаты по гарантіи нѣсколькихъ милліоновъ и сверхъ того обременены долгомъ Правительству въ 80 мил., то такое имущество, имѣя отрицательное значеніе въ смыслѣ обезпеченія, не только не можетъ возвысить цѣнность Николаевской желѣзной дороги, а напротивъ, уронить ее, поглощая всѣ избытки доходности Николаевской желѣзной дороги. для уплаты своихъ долговъ.

Что же касается пункта 3-го, то, соглашаясь съ серьезнымъ значеніемъ извѣстнаго отношенія между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами для большаго обезпеченія владѣльцевъ облигацій, ген.-лейт. Мельниковъ находилъ, что въ данномъ случаѣ это соотношеніе не имѣетъ значенія, такъ какъ вѣрность уплаты по облигаціямъ гарантирована Правительствомъ.

Относительно другихъ преимуществъ отдачи Николаевской дороги Главному Обществу, упомянутыхъ въ докладѣ Статсъ-Секретаря Рейтерна, а именно, что Главное Общество имѣетъ большія мастерскія, что оно можетъ удѣлить избытокъ своего подвижного состава и потребуетъ меньшаго расхода на центральное управленіе, ген.-лейт. Мельниковъ возражалъ, что Николаевская желѣзная дорога, имѣя кромѣ 8 отдѣленій по линіи, еще большой Александровскій заводъ, не нуждается въ мастерскихъ, что избытокъ подвижного состава Главнаго Общества такъ незначителенъ, что при желаніи Общество не могло удѣлить Николаевской желѣзной дорогѣ на нѣсколько зимнихъ мѣсяцевъ болѣе 5—6 паровозовъ и что съ присоединеніемъ Николаевской желѣзной дороги нынѣшняя цифра 270.000 руб. ежегодной стоимости Центральнаго Управленія Главнаго Общества, безъ сомнѣнія, увеличится.

Записка по этому предмету генералъ-лейтенанта Мельникова не можетъ

не представить значительнаго историческаго интереса, а потому нельзя не привести здѣсь хотя вкратцѣ главнѣйшія соображенія, въ ней изложенныя.

Разбирая подробности соглашенія съ Главнымъ Обществомъ, генералъ-лейтенантъ Мельниковъ приходитъ къ заключенію, что оно сводится къ слѣдующему:

Общество получаетъ Николаевскую дорогу въ пользованіе на 84 года; сверхъ того получаетъ изъ Государственнаго Казначейства 17 мил. руб. кр. для усиленія подвижного состава и на другіе расходы и за это обязуется выплачивать ежегодно 6 мил. руб. мет. изъ сборовъ дороги, избытокъ чистаго дохода употребляетъ на уплату своихъ долговъ и для раздачи акціонерамъ, а въ случаѣ недостатка сбора, разность пополняется изъ Государственнаго Казначейства. Въ этомъ видѣ предложеніе не имѣетъ даже характера отдачи на продолжительный срокъ въ арендное содержаніе, а представляется въ видѣ принятія эксплоатаціи дороги на комиссію безъ отвѣтственности въ случаѣ недовыручки.

Сравнивая эти условія съ заявленными остальными тремя конкурентами, генералъ-лейтенантъ Мельниковъ, доказываетъ большую выгодность послѣднихъ, особенно же предложенія московскихъ капиталистовъ и обращаетъ вниманіе на опасность рѣшенія столь важнаго вопроса, какъ продажи Николаевской желѣзной дороги, на основаніи имѣющихся заявленій, сдѣланныхъ не по одной общей программѣ, страдающихъ неясностями и пробѣлами. Въ виду сего онъ находитъ необходимымъ предварительно выработать подробный проектъ условій продажи, и рѣшить вопросъ о выборѣ покупателя только когда проектъ этотъ, по его одобреніи, будетъ предъявленъ конкурентамъ и когда, на основаніи его, будутъ получены окончательныя заявленія.

Такое заключеніе генералъ-лейтенанта Мельникова, повидимому, осталось не безъ вліянія на Высочайшую резолюцію 21 декабря.

Высочайше назначенный подъ предсѣдательствомъ графа Строгонова Комитетъ въ засѣданіяхъ 19—26 января 1868 года, уже разсматривалъ составленный Министромъ Путей Сообщенія проектъ Устава Общества Николаевской желѣзной дороги съ надлежащими къ нему приложеніями и замѣчанія на этотъ проектъ Министра Финансовъ.

Между обоими Министрами оказалось разногласіе въ томъ, что Министръ Путей Сообщенія находилъ необходимымъ помѣстить въ проектѣ финансовыя условія, дабы конкуренты знали, чего желаетъ Правительство, Министръ же Финансовъ находилъ неудобнымъ заявлять другимъ конкурентамъ условія предложенныя Главному Обществу.

Обсудивъ это разногласіе и сдѣлавъ разныя измѣненія и дополненія въ проектѣ, Комитетъ нашелъ возможнымъ ограничиться пока предъявленіемъ

чрезъ Министра Финансовъ общихъ условій, а вопросъ о финансовыхъ условіяхъ отложить до полученія отзывовъ въ 10 дневный срокъ.

Въ засѣданіи 8 марта Комитетъ обсуждалъ внесенные Министромъ Финансовъ отзывы соискателей, и, подраздѣливъ сдѣланныя замѣчанія на возможныя къ принятію и невозможныя, положилъ предоставить Министру Финансовъ снова предъявить все это соискателямъ.

18 апрѣля Комитетъ разсматривалъ уже окончательные отзывы и положилъ внести ихъ на разсмотрѣніе Комитета Министровъ согласно Высочайшему повелѣнію 21 декабря.

Между тѣмъ Министръ Финансовъ уже 1 марта испросилъ Высочайшее соизволеніе на разсмотрѣніе финансовыхъ условій въ означенномъ Комитетѣ совмѣстно съ Комитетомъ Финансовъ.

Образованное такимъ образомъ Соединенное Присутствіе обоихъ Комитетовъ усмотрѣло, что:

Предложеніе *Полякова*, имѣющее въ виду выпускъ еще на 32 мил. руб. гарантированныхъ акцій и на 48 мил. руб. 5% облигацій сверхъ уже сдѣланнаго выпуска 4% облигацій на сумму 75 мил. руб. мет., что по мнѣнію Министра Финансовъ недопустимо, довело бы правительственную гарантію до цифры 7.183.000 руб. мет. въ годъ. За исключеніемъ 2 мил. руб. въ акціяхъ, передаваемыхъ Правительству, вновь выпускаемый капиталъ составилъ бы 78 мил. р., а проценты и погашеніе его 3.965.832 р. мет. Сей послѣдней суммы, капитализируя ее изъ 7%, достаточно на пріобрѣтеніе капитала въ 56.654.000 руб. мет. изъ котораго, за уплатой Обществомъ Правительству 38.120.000 руб. мет., и за употребленіемъ на устройстго дороги и на расторженіе контракта съ Уайненсенъ 17 мил. руб. кред., еще осталось бы въ пользу Общества 5 мил. руб. кред. кромѣ процентовъ, которыми оно можетъ воспользоваться съ суммы 38.120.000 руб. мет. при разсрочкѣ уплаты ея въ теченіе $2^1/_2$ лѣтъ.

Предложеніе *Уайненса*, связанное съ отказомъ его отъ претензіи, имѣетъ въ этомъ отношеніи выгодную сторону; въ остальномъ оно имѣло бы выгоду для Правительства, если бы чистый доходъ не достигъ 6 мил. руб. мет.; но доходъ этотъ уже въ 1867 году составилъ $7^1/_2$ мил. руб.; Общество принимаетъ на себя обязанность употребить на работы по устройству дороги не 14 мил. руб. а лишь не менѣе $11^1/_2$, чрезъ что отъ акціонернаго капитала можетъ остаться въ пользу Общества значительное сбереженіе; капиталъ общества въ акціяхъ 15.625.000 руб. мет. былъ бы въ 7—8 разъ менѣе капитала въ облигаціяхъ; предполагаемое соединеніе Николаевской желѣзной дороги съ Ораніенбаумомъ не идетъ къ дѣлу и вообще, по мнѣнію Присутствія, едва ли возможно подвергнуть Николаевскую желѣзную дорогу на 84 года американской системѣ эксплоатаціи.

На основаніи этихъ соображеній оба предложенія Полякова и Уайненса были единогласно Присутствіемъ отклонены.

Затѣмъ Присутствіе обратилось къ разсмотренію остальныхъ двухъ предложеній Московскихъ Капиталистовъ (гг. Рукавишникова и Мамонтова съ товарищами, и Совѣта Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, значительно видоизмѣнившихъ въ истекшій промежутокъ времени свои первоначальныя условія. Выяснилось, что:

Товарищество Московскихъ капиталистовъ обязывается:

1) Собрать безъ гарантіи Правительства капиталъ въ 25 мил. руб. и употребить изъ него 15 мил. на приведеніе дороги въ порядокъ и на уплату половины издержки на расторженіе контракта съ Уайненсомъ, остальные же 10 мил. внести въ распоряженіе Правительства частями въ теченіе 10 лѣтъ.

2) Уплачивать Правительству за владѣніе дорогою въ первые $2^1/_2$ года по 3.750.000 руб. въ годъ, а за все остальное время по 7.500.000 руб., за вычетомъ по 7% на дѣйствительную часть 10-милліоннаго акціонернаго капитала. Могущій, по истеченіи первыхъ 10 лѣтъ, оказаться излишекъ чистаго дохода, сверхъ обязательнаго взноса въ казну, раздѣляется между Правительствомъ и Товариществомъ пополамъ; на эксплоатаціонные расходы опредѣляется 50% валового сбора пока таковой будетъ ниже 15 мил. руб., за тѣмъ съ каждымъ милліономъ увеличенія валового сбора, эксплоатаціонные расходы будутъ уменьшаемы на 1% до того времени, когда сборъ достигнетъ 19 мил., а эксплоатаціонные расходы уменьшатся до 45%, которые остаются затѣмъ неизмѣнной нормой. Съ валоваго сбора отчисляется $1^1/_2$% въ запасный капиталъ.

3) Въ обезпеченіе исправнаго выполненія своихъ обязанностей Товарищество вноситъ залогъ въ 2 мил. руб., изъ коихъ одинъ освобождается по мѣрѣ исполненія работъ по приведенію въ порядокъ дороги согласно составленной Министерствомъ Путей Сообщенія вѣдомости, другой же остается залогомъ до окончательнаго взноса 10 мил. Правительству изъ акціонернаго капитала. Въ обезпеченіе же исправности ежегодныхъ обязательныхъ платежей представляется особый залогъ, равный суммѣ слѣдующаго трехлѣтняго платежа.

По предложенію Совѣта Главнаго Общества:

1) Общество принимаетъ на себя уплату процентовъ и погашенія по 4% облигаціямъ Николаевской дороги всего 3.115.540 руб. мет. ежегодно въ продолженіи 84 лѣтъ и по новому облигаціонному выпуску по 2.884.460 руб. мет. Съ своей стороны Правительство передаетъ Обществу на капитальное исправленіе дороги, устройство станцій и усиленіе подвижного состава до 13.250.000 руб. кред. въ теченіе двухъ лѣтъ. Сверхъ того на постепенную замѣну деревянныхъ мостовъ желѣзными разрѣшается обществу откладывать

въ запасный капиталъ по $1^1/_2$% въ годъ изъ валового сбора Николаевской желѣзной дороги. Общество принимаетъ на себя переговоры съ Уайненсомъ относительно расторженія съ нимъ контракта, но вознагражденіе Уайненса относится на счетъ казны.

2) Изъ чистаго дохода Николаевской дороги прежде всего уплачиваются проценты и погашеніе по облигаціямъ въ размѣрѣ 6 мил. руб. мет.; когда же чистый доходъ превзойдетъ эту сумму, то $^3/_4$ излишка поступаетъ въ доходъ казны и $^1/_4$ въ пользу акціонеровъ Общества до того времени, пока Правительству придется приплачивать по гарантіи акцій и облигацій Общества, послѣ же того—излишекъ будетъ дѣлиться по ровну.

3) По Николаевской дорогѣ ведется отдѣльный отъ другихъ дорогъ счетъ и долги Правительству по С.-Петербурго-Варшавской и Нижегородской дорогамъ относятся на счетъ чистаго дохода этихъ двухъ дорогъ.

По сопоставленіи условій этихъ двухъ соискателей въ Присутствіи произошло разногласіе.

Меньшинство, состоявшее изъ *шести* членовъ (Чевкинъ, Княжевичъ, Мельниковъ, Татариновъ, графъ Паленъ и Заблоцкій), признавало финансовыя условія предлагаемыя Московскимъ Товариществомъ, болѣе выгодными для Правительства, чѣмъ предлагаемыя Главнымъ Обществомъ. Большинство же, состоявшее изъ Предсѣдателя и *семи* членовъ (Его Императорское Высочество Великій Князь Константинъ Николаевичъ, графъ Строгоновъ, Брокъ, Милютинъ, Валуевъ, Рейтернъ, Грейгъ, баронъ Штиглицъ), находило, что финансовыя условія Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ во всѣхъ отношеніяхъ болѣе выгодны, нежели условія Московскаго Товарищества.

Составленный по всему этому журналъ Соединенное Присутствіе положило предоставить Министру Финансовъ повергнуть на Высочайшее благоусмотрѣніе съ тѣмъ, что не благоугодно ли будетъ Его Величеству повелѣть разсмотрѣть оный, вмѣстѣ съ техническими условіями передачи Николаевской дороги, въ Комитетѣ Министровъ.

Разсмотрѣніе означеннаго журнала въ Комитетѣ Министровъ послѣдовало 28 мая 1868 года въ присутствіи Ихъ Императорскихъ Высочествъ Наслѣдника Цесаревича и Великаго Князя Константина Николаевича и Предсѣдателя Комитета желѣзныхъ дорогъ ген.-адъют. графа Строгонова, причемъ Комитетъ министровъ принялъ къ своему обсужденію общія условія сдачи дороги и финансовыя предложенія соискателей.

Относительно общихъ условій Комитетъ хотя и сдѣлалъ нѣкоторыя дополненія, но высказался въ томъ смыслѣ, что на выработанныя общія правила слѣдуетъ смотрѣть не какъ на окончательный договоръ Правительства, а лишь какъ на основныя начала, которыя должны войти въ окончательный договоръ объ уступкѣ.

Относительно же финансовыхъ условій послѣдовало еще болѣе крупное разногласіе.

Великій Князь Константинъ Николаевичъ и 5 членовъ (Его Императорское Высочество Принцъ Ольденбургскій, ген.-адъютанты: графъ Адлербергъ и Краббе, Статсъ-Секретарь Рейтернъ, тайн. сов. Вестманъ и генералъ-адъютантъ графъ Строгоновъ) находили, что при оцѣнкѣ выгодности предложеній соискателей слѣдуетъ имѣть въ виду какъ прямыя выгодныя послѣдствія, ожидаемыя отъ условій соискателей, такъ и тѣ косвенныя, съ которыми связаны то или другое предложеніе. При обсужденіи прямыхъ выгодныхъ послѣдствій, слѣдуетъ обратить вниманіе, при которомъ изъ предложеній возможно достиженіе Высочайше указанной цѣли: образованія особаго денежнаго фонда, предназначаемаго на довершеніе нашихъ желѣзныхъ дорогъ.

Разсматривая съ этой точки зрѣнія предложенія обоихъ соискателей и въ виду сдѣланныхъ Министромъ Финансовъ въ засѣданіи заявленій, что Совѣтъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ въ оффиціальной бумагѣ удостовѣряетъ, что Общество согласно платить вмѣсто 6 мил. руб. метал. 7.200.000 руб. кредит. и уступить Правительству $^3/_4$ чистаго дохода во всѣ первыя десять лѣтъ, означенныя Особы, по глубокому своему убѣжденію, не могутъ не придавать значительнаго предпочтенія Главному Обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ съ принятіемъ его предложеній, согласно вычисленію большинства членовъ Соединеннаго Присутствія Особаго Комитета и Комитета Финансовъ, получается возможность образовать фондъ до 36 мил. руб., чего нельзя ожидать отъ уступки дороги Московскому Товариществу (Товарищество предполагало реализовать капиталъ въ 23 мил. руб.).

Кромѣ этихъ соображеній, упомянутыя Особы указали на косвенныя, весьма выгодныя, послѣдствія уступки дороги Главному Обществу, заключающіяся въ томъ, что передача дороги Главному Обществу должна, конечно, улучшить доходность Варшавской и Нижегородской линій и облегчить Государственному Казначейству расходы по уплатѣ гарантированнаго Обществу наименьшаго размѣра дохода этихъ линій, которыя едва ли могутъ прекратиться, пока Общество будетъ дѣйствовать въ крайне невыгодныхъ условіяхъ разрозненности эксплоатируемыхъ имъ линій.— «Какъ по составу своего управленія, такъ и въ особенности по весьма значительнымъ капиталамъ, которые затрачены въ предпріятіе Главнаго Общества.

Общество это составляетъ учрежденіе столько же Правительственное, сколько частное и потому Правительство прямо и непосредственно заинтересовано во всякомъ улучшеніи въ настоящемъ и будущемъ его положеніи». По симъ соображеніямъ Его Императорское Высочество Великій Князь Константинъ Николаевичъ и упомянутыя Особы полагали, что для Правитель-

ства было бы выгоднѣе сдать Николаевскую желѣзную дорогу Главному Обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Предсѣдатель Комитета Министровъ князь Гагаринъ, Его Императорское Высочество Наслѣдникъ Цесаревичъ и 12 членовъ (ген.-адъютанты: Чевкинъ и Милютинъ, д. т. сов. Бутковъ, инженеръ ген.-лейтен. Мельниковъ, ген.-адъютанты: Зеленой и графъ Шуваловъ, Статсъ-Секретари: Татариновъ, Набоковъ, Урусовъ, графъ Паленъ, Деляновъ и тайный сов. князь Лобановъ-Ростовскій) находили, что, при всестороннемъ обсужденіи сдѣланныхъ предложеній, предложеніе Московскаго Товарищества не только удовлетворяетъ всѣмъ тѣмъ требованіямъ, которымъ удовлетворяютъ условія Главнаго Общества, но сверхъ того оно болѣе прочнымъ образомъ обезпечиваетъ казну и въ общихъ государственныхъ видахъ несравненно желательнѣе. При болѣе подробномъ разборѣ финансовыхъ сторонъ обѣихъ предложеній, упомянутыя Особы, признавая, что «при уступкѣ Московскому Товариществу Николаевской желѣзной дороги представится возможность пополнить основной фондъ суммою не менѣе той, которая выручится при принятіи условій Главнаго Общества, что по условіямъ Московскаго Товарищества выгоды Правительства несравненно опредѣленнѣе и лучше обезпечены. «Предсѣдатель и согласные съ нимъ Наслѣдникъ Цесаревичъ и 12 членовъ считали долгомъ выразить свое убѣжденіе, что условія Московскаго Товарищества они признаютъ болѣе удовлетворительными нежели условія Главнаго Общества». Вникая болѣе въ частныя подробности предложенія Московскаго Товарищества, означенныя Особы приходили къ убѣжденію, что независимо вышеприведенныхъ соображеній предложеніе это даетъ Правительству возможность заключить вполнѣ опредѣленный и достаточно обезпеченный со стороны частнаго контрагента договоръ.

Совершенно противное сему представляютъ, по ихъ убѣжденію, условія Главнаго Общества:—расходы на эксплоатацію положительно и ясно не опредѣлены, отчего ни вносъ ежегодной ренты, ни участіе казны въ прибыляхъ не могутъ считаться обезпеченными и для Общества безусловно обязательными, такъ что Правительству остается одно средство—установить самый бдительный контроль за всѣми операціями Общества, т. е. принять весьма тягостную и для Правительства и для частнаго Общества мѣру, которая при всей трудности и неудобствахъ исполненія, не обезпечиваетъ выгодъ казны. Въ заключеніе нельзя не повторить словъ представителей Московскаго Товарищества, что русская предпріимчивость не имѣетъ въ своемъ отечествѣ поля, на которомъ могла бы разростись и развиться. «Всѣ современныя предпріятія въ Россіи организуются на иностранные капиталы, подпадаютъ неизбѣжно подъ вліяніе иностранцевъ, ими руководимы, питаютъ ихъ промышленныя силы и имъ несутъ свои прибыли и доходы. Уступка Московскому Товариществу столь обширнаго

предпріятія, какъ пользованіе Николаевской желѣзной дорогою послужила бы сильнымъ орудіемъ для излеченія этого недуга».

По всѣмъ симъ основаніямъ Предсѣдатель и упомянутыя Особы, согласно съ мнѣніемъ 6 членовъ Соединеннаго Присутствія, признавали уступку Николаевской желѣзной дороги Московскому Товариществу мѣрою болѣе уважительною, чѣмъ передачу оной Главному Обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Журналъ Комитета Министровъ былъ доложенъ Его Императорскому Величеству, и на семъ журналѣ послѣдовала Высочайшая резолюція: **„Разсмотрѣть еще, въ Совѣтѣ Министровъ въ Нашемъ присутствіи въ субботу въ часъ, въ Царскомъ Селѣ, съ приглашеніемъ генералъ-адъютанта графа Строгонова“. 6 іюня 1868 г.**

При обсужденіи этого дѣла въ Совѣтѣ Министровъ 8 того же іюня, при участіи приглашеннаго въ засѣданіе генералъ-адъютанта Чевкина, Императоръ, признавая условія уступки Главному Обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ болѣе соотвѣтствующими видамъ Государственнаго хозяйства и предположенной цѣли образованія особаго денежнаго фонда, предназначеннаго исключительно на довершеніе нашихъ желѣзныхъ дорогъ, въ 9 день іюня 1868 г. Высочайше повелѣть соизволилъ: передать Николаевскую желѣзную дорогу Главному Обществу Россійскихъ жел. дорогъ на основаніи принятыхъ онымъ какъ общихъ техническихъ и финансовыхъ условій сей уступки, такъ равно и обязательствъ въ отношеніи Правительства съ тѣми дополненіями и измѣненіями общихъ условій, которыя признаны Комитетомъ Министровъ необходимыми».

О таковой Высочайшей волѣ, по порученію Комитета Министровъ 12 іюня 1868 г. за № 685 сообщено Министру Финансовъ для надлежащаго исполненія.

Послѣдствіемъ сего Николаевская желѣзная дорога поступила въ вѣдѣніе Главнаго Общества съ 1 Сентября 1868 года.

Періодъ 1868—1870 годовъ.

Всѣ вышеописанныя концессіи на желѣзныя дороги, за исключеніемъ отчасти Московско-Смоленской, были выдаваемы при отсутствіи на то какихъ либо правилъ, Высочайшею властью утвержденныхъ.

Впервые такія правила были установлены, когда, по обсужденіи въ Совѣтѣ Министровъ всеподданнѣйшаго доклада Министра Финансовъ о порядкѣ испрошенія концессій на желѣзныя дороги и конкурренціи между соискателями, состоялось 18 октября 1868 года Высочайшее повелѣніе о соблюденіи слѣдующаго порядка:

1) Концессіи предварительно разсматриваются въ Комитетѣ Министровъ, который, при поднесеніи оныхъ на Высочайшее усмотрѣніе, вмѣстѣ съ тѣмъ постановляетъ: слѣдуетъ ли въ данномъ случаѣ вызвать соискателей на конкурренцію между собой;

2) Министръ Финансовъ испрашиваетъ всеподданнѣйшимъ докладомъ Высочайшее соизволеніе на приглашеніе къ конкуренціи лицъ, допущеніе которыхъ онъ признаетъ для дѣла полезнымъ;

3) Предложенія присылаются къ Министру Финансовъ въ запечатанныхъ конвертахъ и открываются въ Совѣтѣ Министра Финансовъ; въ засѣданіе Совѣта приглашаются соискатели;

4) Соискателямъ объявляется: а) что тотъ, за которымъ останется дѣло, долженъ будетъ возмѣстить расходы по изысканіямъ: казнѣ — если оныя произведены по распоряженію Правительства, частнымъ лицамъ—если произведены ими; сумма вознагражденія опредѣляется: въ первомъ случаѣ — дѣйствительно сдѣланнымъ расходомъ, а во второмъ — по обоюдному соглашенію или по назначенію Министра Путей Сообщенія, въ случаѣ если соглашеніе не состоится, б) что Комитетъ Министровъ разсмотритъ представленныя предложенія и поднесетъ на Высочайшее благоусмотрѣніе свое заключеніе о принятіи одного изъ предложеній или объ отклоненіи оныхъ.

Пробудившаяся предпріимчивость въ дѣлѣ желѣзныхъ дорогъ и настоятельная необходимость рельсовыхъ путей во всѣхъ мѣстностяхъ Имперіи вызвали Министра Финансовъ также къ ходатайству предъ Императоромъ, чтобы Высочайшимъ повелѣніемъ объявлены были тѣ главнѣйшія линіи, по коимъ можетъ быть дарована Правительствомъ гарантія въ соразмѣрности со средствами Министерства Финансовъ и съ тѣмъ, что прежде обезпеченія капиталомъ этихъ линій, другія желѣзныя дороги допускаемы не будутъ.

По ходатайству этому въ томъ же засѣданіи Совѣта Министровъ 18 октября послѣдовало Высочайшее повелѣніе: Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ внести въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ свои соображенія о тѣхъ важнѣйшихъ линіяхъ, на которыя возможно даровать концессіи съ содѣйствіемъ Правительства и постановленіе по сему предмету Комитета желѣзныхъ дорогъ поднести чрезъ Комитетъ Министровъ на Высочайшее утвержденіе.

Вслѣдствіе сего Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Военнымъ Министромъ, была проектирована дополнительная сѣть главныхъ линій желѣзныхъ дорогъ.

Въ запискѣ, внесенной по этому предмету въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ 6 ноября 1868 года, генералъ-лейтенантъ Мельниковъ изложилъ слѣдующія соображенія:

Не смотря на значительное развитіе желѣзнодорожной сѣти, въ ней замѣчаются пробѣлы, пополненіе которыхъ необходимо для упроченія политическихъ и экономическихъ интересовъ Государства. Такъ, напримѣръ, Севастополь не соединенъ съ производительными мѣстностями черноземной полосы и Крымъ, съ его своеобразными богатствами, остается отдѣленнымъ отъ внутренней Россіи. Не соединены съ внутренней Россіей ни Оренбургскій край, чрезъ который идетъ Средне-Азіатская торговля, ни Каспійское море, служащее для торговли съ Персіей и сообщенія съ Кавказомъ. На сѣверѣ нѣтъ рельсоваго пути—ни къ Уралу съ его горнозаводскими промыслами и минеральными богатствами, ни къ Бѣломорскому краю, нуждающемуся въ продовольствіи.

На Западѣ остаются не связанными съ желѣзнодорожною сѣтью лучшіе Балтійскіе порты Либава и Виндава, тогда какъ Пруссія, при помощи желѣзныхъ путей и улучшенныхъ водяныхъ сообщеній, успѣла привлечь къ своимъ портамъ значительную часть произведеній Волыни и Литвы въ ущербъ Либавской и Виндавской торговлѣ. Желѣзныя дороги Царства Польскаго не соединены съ Москвою и Кіевомъ, тогда какъ подобное соединеніе важно въ военномъ и политическомъ отношеніяхъ. Для пополненія существовавшихъ тогда пробѣловъ было необходимо, по мнѣнію ген.-лейт. Мельникова, 5 или 6 тысячъ верстъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ; но какъ подобное сооруженіе, производимое при помощи Правительства, невозможно выполнить одновременно, то ген.-лейт. Мельниковъ раздѣлилъ признававшіяся имъ необходимыми желѣзныя дороги на двѣ категоріи, относя къ первой дороги: отъ ст. Лозовой до Севастополя, отъ Моршанска до Пензы и Самары, отъ Борисоглѣбска до Царицына, отъ Самары до Оренбурга, отъ Ковно до Либавы и отъ Бердичева до Бреста чрезъ Житоміръ и Пинскъ или Ковель—всего 2.593 версты, а ко второй: отъ Воронежа до Грушевки, отъ Бахмута до Маріуполя, отъ Камышина до Эльтона, отъ Кишинева въ Яссъ, отъ Вильно до Бресто-Бердичевской дороги, отъ Нѣжина до Витебска, отъ Сарапуля, Осы или Перми чрезъ Екатеринбургъ до Тюмени, Ялуторовска или иного пункта свободнаго судоходства по Сибирскимъ рѣкамъ, отъ Смоленска до Бреста и отъ Риги до Виндавы — всего 3.248 верстъ, а въ совокупности 5.841 верста.

По заключенію ген.-лейт. Мельникова, дороги первой категоріи должны были быть разрѣшаемы послѣ обезпеченія всѣхъ разрѣшенныхъ уже прежде дорогъ и притомъ въ послѣдовательномъ порядкѣ, такъ, чтобы каждая дорога разрѣшалась не прежде, какъ по обезпеченіи средствъ для сооруженія предъидущей; всѣ линіи первой категоріи должны были быть исполнены въ

теченіе 2—4 лѣтъ, причемъ къ нимъ возможно было бы присоединить небольшія питательныя вѣтви. Дороги же, не входящія ни въ первую, ни во вторую категорію, могли бы быть разрѣшаемы не иначе, какъ безъ правительственныхъ гарантій и пособій и если притомъ онѣ будутъ признаны не вредящими существующимъ или строимымъ желѣзнымъ путямъ.

Съ своей стороны Военный Министръ признавалъ самонужнѣйшими дороги: Севастопольскую, отъ Смоленска до Бреста, отъ Кіево-Балтской до Бреста съ вѣтвью къ Бродамъ, отъ Кіева или Нѣжина чрезъ Могилевъ до Витебска или чрезъ Минскъ до Вильны, отъ Бреста или Кобрина до Гродно на соединеніе съ С.-Петербургско-Варшавскою.

При разсмотрѣніи этого дѣла въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ, Министръ Финансовъ Статсъ-Секретарь Рейтернъ находилъ невозможнымъ устанавливать вторую категорію, опасаясь, что объявленіе разомъ о предстоящей постройкѣ значительнаго протяженія желѣзныхъ дорогъ можетъ нанести вредъ кредиту какъ желѣзнодорожному, такъ и государственному. Соглашаясь на дороги, зачисленныя въ первую категорію, онъ находилъ необходимымъ отнести къ нимъ Воронежско-Грушевскую для облегченія правительственной гарантіи по Козлово-Воронежской и для соединенія каменно-угольнаго бассейна съ безлѣснымъ Воронежскимъ краемъ, а сего послѣдняго съ Азовскимъ моремъ. Взамѣнъ этого онъ предлагалъ исключить Пензо-Самарскую, Ковно-Либавскую и Бердичево-Житомирскую.

Послѣ тщательнаго обсужденія, Комитетъ желѣзныхъ дорогъ въ засѣданіи 25 ноября 1868 года проектировалъ слѣдующую сѣть: Лозово-Севастопольская; отъ Либавы до Ковно или ближайшаго пункта Ковно-Ландваровской линіи; отъ Нѣжина на Курско-Кіевской желѣзной дорогѣ чрезъ Черниговъ до Могилева; отъ Могилева чрезъ Минскъ до Бреста; отъ Борисоглѣбска до Царицына; отъ Воронежа до Грушевки, отъ Самары до Бузулука и отъ одного изъ пунктовъ Кіево-Балтской желѣзной дороги до Бреста — всего протяженіемъ 3.236 верстъ. Комитетъ одобрилъ также предположеніе Министра Путей Сообщенія о постепенности выдачи концессій.

Заключеніе Комитета желѣзныхъ дорогъ было Высочайше утверждено по журналу Комитета Министровъ 27 декабря 1868 года, съ тѣмъ, чтобы, во избѣжаніе неудобствъ предрѣшенія направленія нѣкоторыхъ не вполнѣ изслѣдованныхъ линій, это направленіе было обозначено только въ болѣе общихъ чертахъ.

Благимъ намѣреніямъ Правительства относительно сооруженія намѣченной имъ сѣти желѣзныхъ дорогъ въ ближайшую очередь и притомъ въ послѣдовательномъ порядкѣ было, однако, не суждено осуществиться.

Изъ числа 8 дорогъ этой сѣти въ 1869 году была разрѣшена постройка только трехъ, а именно: Борисоглѣбско-Царицынской, Либавской и Воронежско-Грушевской.

Однимъ изъ параграфовъ концессіи, дарованной въ 1868 году земству Борисоглѣбскаго уѣзда, Тамбовской губ., на дорогу отъ ст. Грязи до города Борисоглѣбска, Правительство приняло на себя въ теченіе 18 мѣсяцевъ объявить Обществу означенной дороги, признаетъ ли нужнымъ продолженіе ея далѣе и, въ случаѣ такого заявленія въ положительномъ смыслѣ, налагая на Общество обязанность производства и представленія изысканій, предоставило ему преимущественное право на продолженіе дороги посредствомъ выпуска для сего бумагъ, гарантированныхъ Правительствомъ на общихъ основаніяхъ.

Общество, однако, еще до истеченія срока исходатайствовало разрѣшеніе на производство изысканій, произвело ихъ по двумъ направленіямъ—на Царицынъ и Камышинъ и вошло съ ходатайствомъ о выдачѣ ему концессіи на продолженіе дороги до Царицына, протяженіемъ 374 версты, а съ вѣтвью до ст. Крутой Волго-Донской желѣзной дороги — 390 верстъ. Предпочтеніе этому направленію, на 70 верстъ болѣе длинному противъ направленія на Камышинъ, Общество мотивировало, при одинаковой общей цѣнности, сокращеніемъ на 200 верстъ пути къ дорогѣ для грузовъ съ Каспійскаго моря и возможностью, установленіемъ связи съ Волго-Донскою дорогою, привлечь Донецкій антрацитъ. Стоимость версты Общество опредѣляло въ 70.000 руб. и гарантіи Правительства не просило.

Съ своей стороны и Общество Волго-Донской желѣзной дороги ходатайствовало о сказанномъ соединеніи, разсчитывая увеличить тѣмъ доходность этой дороги и содѣйствовать постепенному уменьшенію правительственной приплаты по гарантіи.

Между тѣмъ на полученіе той же концессіи явились соискатели.

Еще въ ноябрѣ 1868 года отставной полковникъ Раковичъ заявилъ о готовности принять на себя постройку дороги безъ правительственной гарантіи, если ему будетъ дана концессія на дорогу отъ Царицына къ Эльтонскому озеру, причемъ на эту послѣднюю дорогу онъ испрашивалъ правительственную гарантію 5% дохода и $^1/_2$% погашенія на облигаціи, которыя должны были составить $^3/_4$ всего капитала, необходимаго для постройки.

Коллежскій совѣтникъ Апраксинъ, пріобрѣвшій отъ дѣйств. статск. сов. Колемина изысканія на дорогу отъ Борисоглѣбска до Царицына, которыя сей послѣдній произвелъ согласно данному ему въ 1868 году Высочайшему раз-

рѣшенію, представилъ 14 марта 1869 года проектъ этой дороги и ходатайствовалъ о выдачѣ ему концессіи, разсчитывая длину дороги 379¼ верстъ, поверстную стоимость 58.000 руб. мет. и потребный капиталъ на ¼ негарантированными акціями и на ¾ облигаціями съ гарантіей Правительства 5% дохода и $^1/_{12}$% погашенія.

Дѣйств. статск. сов. Путиловъ и стат. сов. Дейникинъ вошли 16 мая 1869 года съ ходатайствомъ о допущеніи ихъ въ конкуренцію на концессію Царицынской дороги, причемъ, въ случаѣ предоставленія имъ этой концессіи безъ торговъ, принимали на себя обязательство: устроить на дорогѣ при Качалитской-на-Дону пристани заводъ для перекатки ежегодно 2 мил. пудовъ старыхъ рельсовъ и изготовить въ Россіи какъ рельсы, такъ и подвижной составъ, если не вполнѣ, то во всякомъ случаѣ на половину.

Коммерціи совѣтникъ Утинъ заявилъ 18 мая того же года, что, въ случаѣ конкуренціи, онъ надѣется предъявить цѣну, которая будетъ гораздо ниже предложенной Грязе-Борисоглѣбскимъ Обществомъ.

Дѣло это разсматривалось въ Комитетѣ Министровъ 3, 10 и 17 іюня, причемъ Комитетъ остановился на слѣдующихъ соображеніяхъ:

Такъ какъ Обществу Грязе-Борисоглѣбской жел. дороги уже было дано преимущественное право, то было бы несправедливо подчинять его правиламъ 18 октября 1868 года, вышедшимъ въ позднѣйшее время, по которымъ вопросъ о выдачѣ концессій долженъ рѣшаться подачею заявленій въ запечатанныхъ конвертахъ.

Нѣкоторое превышеніе объявленной Обществомъ цѣны противъ другихъ цѣнъ вознаграждается тѣмъ, что Общество, обладая свободными строительными силами, въ виду почти оконченной постройки Грязе-Борисоглѣбской дороги, можетъ скорѣй приступить къ работамъ и впослѣдствіи удешевить эксплоатацію двухъ совокупныхъ линій.

Общество принимаетъ на себя обязательство уложить на свой счетъ второй путь, когда чистый доходъ превыситъ 9.000 руб. съ версты.

Предоставленіемъ Обществу этого участка устраняется для Борисоглѣбскаго земства опасность приплаты въ случаѣ недостиженія по первому участку чистаго дохода въ размѣрѣ гарантированныхъ земствомъ 2½%, такъ какъ, раздѣляясь на всю линію, гарантія эта, по своей незначительности, сдѣлается почти номинальною.

Съ соединеніемъ обѣихъ линій въ одномъ Управленіи, доходность перваго участка и прочность самыхъ акцій будутъ вполнѣ обезпечены, что совпадаетъ съ интересами Государственнаго казначейства, владѣющаго акціями на 4 мил. кред. рублей.

Прежде заявленная поверстная стоимость уже уменьшена Обществомъ

до 60.000 руб., чего нельзя не признать умѣреннымъ вслѣдствіе мѣстной дороговизны строительныхъ матеріаловъ и рабочихъ рукъ и дальности провоза необходимыхъ принадлежностей.

На основаніи этихъ соображеній Комитетъ Министровъ полагалъ предоставить концессію Обществу земской Грязе-Борисоглѣбской желѣзной дороги.

20 іюня 1869 года послѣдовало Высочайшее утвержденіе концессіи Борисоглѣбскаго земства на Грязе-Царицынскую желѣзную дорогу взамѣнъ дарованной 21 марта 1868 г. тому же земству на дорогу отъ Грязи до Борисоглѣбска.

Согласно новой концессіи, Общество переименовано въ Общество Грязе-Царицынской желѣзной дороги; дорога подраздѣлена на два участка; основной капиталъ перваго опредѣленъ въ 13.440.000 руб. мет. въ акціяхъ на прежнихъ условіяхъ; основной же капиталъ второго — въ 23.400.000 руб. мет., коихъ $^1/_3$ въ акціяхъ и $^2/_3$ въ облигаціяхъ. Всѣ облигаціи Правительство оставляетъ за собою по цѣнѣ 75 за 100, за что Общество должно платить Правительству ежегодно 5% дохода со дня отпуска денегъ Обществу и $^1/_{10}$% на погашеніе со времени открытія дороги. Акціи обоихъ отдѣленій образуютъ общій акціонерный капиталъ на сумму 21.240.000 руб. метал., которому присвоивается гарантія въ 336.000 руб. мет., данная земствомъ на капиталъ перваго отдѣленія дороги.

По первому отдѣленію отъ ст. Грязи до Борисоглѣбска пассажирское движеніе открыто 4 декабря 1869 г., товарное—12 декабря.

По второму отдѣленію движеніе до ст. Филоново на 103 версты открыто 26 декабря 1870 г.; а на всемъ протяженіи до Царицына пассажирское движеніе открыто 25 іюля 1871 г., товарное —27 іюля.

Впослѣдствіи, а именно весною 1871 г., по ходатайству Общества разрѣшено было построить вѣтвь отъ ст. Алексиково до Урюпинской станицы, длиною 32,56 версты, съ увеличеніемъ облигаціоннаго капитала второго отдѣленія на 554.743 руб. мет., причемъ Правительство тоже приняло на себя всѣ облигаціи по $76^1/_2$ за 100.

Движеніе по вѣтви открыто 17 декабря 1871 года.

Вопросъ о постройкѣ желѣзной дороги отъ Ковно къ Либавѣ, какъ видно изъ предъидущаго, возбуждался неоднократно, но былъ постоянно признаваемъ несвоевременнымъ; когда же дорога эта была включена въ 1868 году въ сѣть дорогъ ближайшей очереди, то на предметъ полученія ея концессіи явилось много соискателей, изъ числа которыхъ:

1) Либавское купечество; 2) поч. гражд. Горбовъ; 3) баронъ Фитингофъ и ст. сов. Шиповъ; 4) генералъ-лейтенантъ князь Урусовъ; 5) поч.

гражд. Мейнгардтъ и Берлинское Торговое Общество; 6) г. Вермонъ и К°; 7) Лондонскій банкиръ Вакстафъ; 8) г. Лепенау и князь Голицынъ, и 9) Виленскій купецъ Милисъ — испрашивали правительственную гарантію;

10) Коллежскій совѣтникъ Башмаковъ и 11) почетный гражданинъ Варгунинъ гарантіи не испрашивали и принимали постройку, первый по 63.500 руб. мет. за версту, второй по 67.000 руб.;

12) Графъ Зубовъ, 13) генералъ-маіоръ Аверкьевъ, 14) штабъ-ротмистръ Кирѣевъ, 15) помѣщикъ Шидловскій, 16) купецъ Варшавскій, 17) графъ Василій Адлербергъ, 18) братья Гладины, 19) почетный гражданинъ Дашкевичъ и 20) отставной корнетъ Бутковичъ, не предъявляя условій, выражали лишь желаніе участвовать въ состязаніи, если таковое будетъ назначено.

Въ виду такого множества соискателей опредѣлено было назначить состязаніе, на основаніи правилъ 18 октября 1868 года, съ каковою цѣлью была предварительно выработана нормальная концессія, согласно которой основной капиталъ долженъ былъ состоять изъ $^1/_3$ въ акціяхъ и $^2/_3$ въ облигаціяхъ, Правительство оставляло за собою весь облигаціонный капиталъ по курсу 75 за 100, выдавая Обществу по мѣрѣ выполненія работъ $^2/_3$ ихъ стоимости по расцѣночной вѣдомости, а Общество должно было выплачивать Правительству на сумму нарицательнаго облигаціоннаго капитала 5% дохода и $^1/_{10}$% погашенія; дорога должна была начинаться отъ ст. Жосли между Ковно и Вильно и не превосходить длиною 294 версты.

Отъ соискателей требовалось представить при заявленіи залогъ въ 100.000 рублей.

Съ Высочайшаго разрѣшенія были приглашены на конкуренцію 30 мая 1869 года слѣдующія лица: 1) повѣренный Либавскаго купечества Шнобель, 2) Варгунинъ, 3) Варшавскій, 4) Гинценбургъ, 5) братья Гладины, 6) Горбовъ, 7) Дашкевичъ, 8) графъ Зубовъ, 9) братья Струве, 10) баронъ Фитингофъ и Шиповъ, 11) баронъ Френкель и Потемкинъ и 12) Морозовъ.

Цѣна барона Фитингофа и статскаго совѣтника Шипова оказалась низшею, а именно на 4.527.000 руб. мет. менѣе высшей отъ объявленныхъ на конкуренцію цѣнъ и на 1.146.000 руб. мет. менѣе ближайшей низшей цѣны.

Весь капиталъ, при длинѣ дороги 294 версты исчислялся по 43.500 р. мет. верста. А потому концессія и была Высочайше утверждена 21 іюня 1869 г. за ними.

Впослѣдствіи ст. Жосли какъ начальный пунктъ была замѣнена станціею Этканы, переименованной въ Кошедары.

Движеніе по дорогѣ открыто 4 сентября 1871 года.

Когда Высочайше утвержденнымъ 18 октября 1868 г. положеніемъ Воронежско-Грушевская желѣзная дорога была включена въ сѣть самонужнѣйшихъ дорогъ, то, какъ усматривается изъ предъидущаго, уже имѣлись въ виду ходатайства Воронежскаго земства и Войска Донскаго,—перваго о концессіи на дорогу отъ Воронежа къ югу, втораго—на концессію отъ Грушевки къ сѣверу до взаимнаго соединенія ихъ на границѣ, участокъ же отъ Грушевки до Ростова, построенный г. Поляковымъ по договору съ Войскомъ Донскимъ, состоялъ съ Высочайшаго разрѣшенія отъ 20 іюля 1867 года въ Управленіи того же г. Полякова.

Со внесенія Воронежско-Грушевской желѣзной дороги въ сказанную сѣть поступило, кромѣ заявленія г. Полякова въ качествѣ уполномоченнаго Воронежскаго земства и Войска Донскаго, еще нѣсколько заявленій отъ другихъ лицъ, а именно отъ братьевъ Гладиныхъ и отъ Струве съ изложеніемъ подробныхъ условій и отъ гг. Шидловскаго, князя Мещерскаго, Губонина и Утина съ выраженіемъ лишь желанія участвовать въ конкуренціи.

Въ виду сего, согласно Высочайше утвержденному 8 іюля 1869 г. положенію Комитета Министровъ, рѣшено было вызвать конкуренцію на основаніи предварительно составленной нормальной концессіи, предполагая образовать необходимый основной капиталъ на $^1/_3$ выпускомъ акцій и на $^2/_3$ выпускомъ гарантированныхъ Правительствомъ облигацій съ тѣмъ, чтобы а) если, по состязанію, линія останется за земствомъ и Войскомъ Донскимъ—предоставить имъ концессію на всю линію отъ Воронежа до Ростова съ обязательствомъ продолжить Грушевско-Ростовскую дорогу до Ростовской станціи Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги, б) если же линія останется за кѣмъ либо другимъ, то—предоставить Министрамъ Финансовъ и Путей Сообщенія войти въ соображеніе и соглашеніе относительно соединенія въ одно предпріятіе и другихъ участковъ.

Приглашенными на состязаніе 17 іюля 1869 года были заявлены слѣдующія поверстныя цѣны при длинѣ дороги 537 верстъ.

Гладиными 52.793 руб. мет.; Струве 55.307; Поляковымъ 58.620; Губонинымъ 62.383.

При разсмотрѣніи въ Комитетѣ Министровъ 29 іюля этихъ результатовъ конкурса, за устраненіемъ Губонина, заявившаго высшую цѣну, произошло разногласіе по поводу того, кому изъ числа остальныхъ трехъ дать предпочтеніе.

Трое членовъ признавали преимущество за Поляковымъ, какъ за болѣе опытнымъ и надежнымъ строителемъ, тѣмъ болѣе, что такимъ образомъ эксплоатація новой линіи соединится въ одно предпріятіе съ эксплоатаціею Грушевско-Ростовскаго участка, что Поляковъ обязывается построить 3 версты

соединительнаго пути между станціями желѣзныхъ дорогъ въ Ростовѣ безъ всякой субсидіи и гарантіи и принималъ владѣніе 80 верстнымъ участкомъ Грушевско-Ростовской дороги на свою отвѣтственность безъ Правительственной гарантіи, освобождая тѣмъ Правительство отъ данной на эту дорогу гарантіи въ суммѣ 3.126.400 руб. мет.

По мнѣнію означенныхъ трехъ членовъ, предложеніе братьевъ Струве подлежало устраненію, такъ какъ меньшая заявленная имъ цѣна сопряжена съ сокращеніемъ стоимости искусственныхъ сооруженій, недопустимымъ въ виду необходимой прочности. Предложеніе же братьевъ Гладиныхъ не даетъ достаточной увѣренности въ надлежащемъ исполненіи предпріятія, такъ какъ низкія цѣны, заявленныя ими на подвижной составъ, дѣлаютъ невозможнымъ снабженіе дороги доброкачественными паровозами и вагонами, количество земляныхъ работъ, каменныхъ и чугунныхъ трубъ, основанное на изысканіяхъ, ими самими предпринятыхъ и Министерствомъ Путей Сообщенія не просмотрѣнныхъ, менѣе чѣмъ по проекту Министерства и цѣны на нѣкоторыя матеріалы слишкомъ низки.

Большинство же членовъ Комитета находило, что фирма Гладиныхъ, по своей всеобщей извѣстности, не можетъ возбуждать сомнѣнія въ достаточныхъ знаніяхъ и опытности и что точное исполненіе условій концессіи можетъ быть обезпечено бдительнымъ инспекторскимъ надзоромъ и залогомъ въ 750.000 руб. ими представляемомъ. Доводы же, связанные съ Грушевско-Ростовскимъ участкомъ, по мнѣнію большинства, не подлежали принятію въ соображеніе какъ выходящіе изъ предѣловъ нормальной концессіи, тѣмъ болѣе, что на этотъ предметъ предоставлено въ такомъ случаѣ Министрамъ Финансовъ и Путей Сообщенія войти въ особыя соображенія и соглашенія. На основаніи этихъ разсужденій большинство полагало, не ослабляя обнаружившихся благопріятныхъ послѣдствій принятаго Правительствомъ начала состязаній, предоставить сооруженіе и эксплоатацію Воронежско-Грушевскаго участка братьямъ Гладинымъ.

На журналѣ Комитета послѣдовала 16 августа 1869 года Высочайшая резолюція: «**Исполнить по мнѣнію трехъ членовъ**».

Такимъ образомъ концессія осталась за Поляковымъ.

По концессіи этой Воронежско-Ростовская линія составляла одно предпріятіе, подраздѣляясь на два отдѣленія: первое отъ Воронежа до ст. Максимовки, второе до Ростова съ вѣтвями къ станціи Азовской дороги и отъ Максимовской станціи къ каменноугольнымъ копямъ.

Капиталъ общества опредѣлялся по первому отдѣленію въ 31.479.000 р. мет.; изъ коихъ $^1/_3$ въ негарантированныхъ акціяхъ и $^2/_3$ въ гарантированныхъ Правительствомъ облигаціяхъ, по второму же отдѣленію въ негаран-

тированныхъ акціяхъ на сумму 4.689.600 руб. мет. Общество обязывалось уплатить Войску Донскому 3.021.203 руб. кр. и платить Правительству на суммы, выданныя Обществу по облигаціямъ перваго отдѣленія дороги съ нарицательной цѣны облигацій 5% со дня выдачи суммъ и $^1/_{10}$% погашенія со дня открытія движенія. Длина дороги отъ Воронежа до Максимовки не должна была превысить 540 верстъ и срокомъ постройки назначалось 2 года.

Къ работамъ было приступлено въ маѣ 1870 года, движеніе же по всей линіи открыто 28 ноября 1871 года.

Вмѣсто остальныхъ пяти желѣзныхъ дорогъ, намѣченныхъ утвержденной сѣтью, были въ 1869 году разрѣшены къ постройкѣ другія четыре дороги, вовсе не имѣвшіяся въ виду при утвержденіи означенной сѣти, а именно: Константиновская, Скопинская, Иваново-Кинешемская и Бресто-Граевская.

Вопросъ о Константиновской желѣзной дорогѣ былъ возбужденъ Великобританскимъ подданнымъ Джономъ Юзомъ (John Hughes) въ связи съ предложеніемъ его образовать Новороссійское Общество каменноугольнаго, желѣзнаго и рельсоваго производствъ, при чемъ онъ предложилъ также образовать Общество для желѣзнодорожной вѣтви отъ Харьково-Азовской желѣзной дороги къ Югу до Стилы или Новотроицкаго.

Предложеніе это, будучи внесено Министромъ Путей Сообщенія 15 марта въ Комитетъ Министровъ съ проектомъ соотвѣтственнаго договора слушалось въ Комитетѣ Министровъ 1 и 8 апрѣля, при чемъ, сдѣлавъ въ договорѣ нѣкоторыя измѣненія, Комитетъ, въ виду чрезвычайной важности предположеннаго соединенія разрѣшаемыхъ заводовъ съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ и съ Азовскимъ моремъ, считалъ нужнымъ оговорить, что при составленіи Устава Общества этой желѣзной дороги Правительству будетъ предоставлено соотвѣтствующее участію его въ строительномъ капиталѣ вліяніе на Управленіе и на дѣла Общества.

Журналъ Комитета Министровъ и самый договоръ были Высочайше утверждены 18 апрѣля и такимъ образомъ на г. Юза было возложено обязательство кромѣ образованія Общества для разработки каменнаго угля на югѣ Россіи и водворенія тамъ рельсоваго производства, образовать также Общество для сооруженія означенной дороги протяженіемъ до 85 верстъ.

При этомъ были установлены слѣдующія главныя условія:

Стоимость дороги подлежала опредѣленію по соглашенію съ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія при представленіи проекта концессіи, но не

должна превосходить 63.000 руб. мет. верста; Правительство выдаетъ Обществу ссуду въ $^3/_4$ условленной стоимости, остальная же сумма уплачивается Обществомъ и образуется выпускомъ негарантированныхъ акцій. Обществу предоставлялось выпустить акціи и на остальную сумму, но исключительно для уплаты вполнѣ или по частямъ данной Правительствомъ ссуды, которая вмѣстѣ съ 5% на нея подлежала, впредь до уплаты, зачисленію долгомъ на Общество.

Съ своей стороны Правительство приняло на себя обязательство принять мѣры къ продолженію желѣзной дороги до Маріуполя или Бердянска, когда со стороны г. Юза будутъ выполнены условія относительно водворенія каменноугольной разработки и рельсоваго производства.

Уставъ этого Общества подъ наименованіемъ Общества Константиновской желѣзной дороги былъ однако Высочайше утвержденъ только 24 апрѣля 1870 года съ обязательствомъ приступить къ работамъ въ теченіе шести мѣсяцевъ и окончить постройку въ теченіе двухъ лѣтъ. Капиталъ Общества опредѣленъ былъ въ 5.355.000 руб. мет. или по 64.000 руб. мет. верста. Срокъ владѣнія—81 годъ со дня открытія движенія.

Дорога открыта для движенія въ мартѣ 1872 г.

Еще въ 1866 году Скопинское земство ходатайствовало чрезъ Рязанскаго Губернатора о концессіи на желѣзную дорогу отъ г. Скопина до Кораблинской станціи Рязанско-Козловской желѣзной дороги протяженіемъ $32^1/_2$ версты съ гарантіей Правительства 5% дохода и $^1/_{10}$% погашенія. Въ 1868 году ходатайство это было возобновлено чрезъ уполномоченнаго земствомъ г-на Рыкова, но было вторично отклонено въ виду значительности заявленной цѣны 63.000 руб. на версту, требованія гарантіи и того, что дорога эта не внесена въ сѣть.

Между тѣмъ на эту концессію явились и другіе соискатели, а именно: Московская Комисаровская школа, гг. Серебряковъ, Мейнъ и Рыковъ, гвардіи ротмистръ Пашковъ и дѣйствительный статскій совѣтникъ Дурасовъ.

Ходатайства Комисаровской школы, а равно гг. Серебрякова и Мейна, имѣвшія между собой связь, поступили чрезъ Его Высочество Принца Ольденбургскаго и были отклонены въ виду тягости условій и несоотвѣтствія рискованныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій такимъ безъотвѣтственнымъ учрежденіямъ какъ Комисаровская школа, но самый вопросъ о сказанной дорогѣ, причисляемой къ разряду питательныхъ вѣтвей, былъ принятъ къ разсмотрѣнію. Былъ составленъ проектъ нормальной концессіи, по Высочайшемъ утвержденіи которой 6 іюля 1869 года и съ Высочайшаго же соизволѣнія былъ назначенъ конкурсъ.